Rapport de gestion et comptes présentés par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses 1951

Autor(en): **Gschwind**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses**

Band (Jahr): **- (1951)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-676272

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Rapport de gestion et comptes

présentés par la

Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses

1951

Rapport de gestion

Partie générale

A. Trafic et recettes de transport

La grande activité qui s'est manifestée dans l'économie nationale en 1951 a eu une influence heureuse sur le trafic et les recettes de transport des Chemins de fer fédéraux.

Dans le *service des voyageurs*, le fléchissement qu'on avait dû constater depuis 1948 a été suivi, en 1951, par un redressement de la situation. Les Chemins de fer fédéraux ont transporté 201,10 millions de personnes, ce qui fait, par rapport à 1950, une augmentation de 7,20 millions, ou 3,7%, laquelle est due principalement à l'accroissement du trafic par abonnements sur parcours déterminés. De même, après un fléchissement qui dura plusieurs années, nous avons enregistré, dans le mouvement des étrangers, une nette reprise qui provient de la libéralisation du trafic touristique et du contingentement des devises sur le plan international. Le nombre des arrivées d'hôtes étrangers a passé de 1,90 million à 2,36, et celui des nuitées de 6,97 millions à 8,51. Ainsi, 1951 a, de peu, battu le record enregistré en 1947. Le mouvement touristique interne, lui, est resté plutôt stationnaire, avec 2,51 millions d'arrivées et 11,75 millions de nuitées.

Les *recettes du service des voyageurs* se sont élevées à 274,35 millions de francs, ce qui fait 10,57 millions, ou 4,0%, de plus qu'en 1950.

Le *trafic des marchandises* a augmenté parallèlement au commerce extérieur, au trafic interne et de transit. Toutefois, ce mouvement ascendant s'est sensiblement ralenti à partir du milieu de l'année, par suite de la stabilisation enregistrée dans les importations, et aussi, depuis l'automne, du ralentissement qui s'est produit dans les exportations. Le volume des transports a subi le contre-coup de ce phénomène: alors que, dans le premier semestre de 1951, les Chemins de fer fédéraux avaient eu un trafic supérieur de 2,6 millions de tonnes, ou 33%, à celui des six premiers mois de 1950, durant le deuxième semestre, le volume du trafic n'a plus été supérieur à celui de 1950 que de 700 000 tonnes, ou 7%. Au total, pour le service des bagages, de la poste, des animaux vivants et des marchandises, les quantités transportées en 1951 ont atteint le chiffre de 21,31 millions de tonnes, ce qui fait 3,28 millions, ou 18,2%, de plus qu'en 1950. L'exercice de 1951 a ainsi établi, pour l'après-guerre, un nouveau record.

Les ports du Rhin à Bâle ont enregistré un mouvement global de 4 592 413 tonnes, ce qui fait une augmentation de plus d'un million de tonnes par rapport à 1950. C'est un record.

Les *recettes de l'ensemble du trafic des marchandises* se sont montées à 382,88 millions de francs, ce qui fait 56,98 millions, ou 17,5%, de plus qu'en 1950.

Du moment qu'aussi bien les recettes du service des voyageurs que celles du service des marchandises ont augmenté, on enregistre un accroissement des *recettes de transport*, lesquelles se chiffrent, au total, par 657,24 millions de francs, ce qui fait 67,54 millions, ou 11,5%, de plus qu'en 1950. Le record détenu par l'exercice de 1948 est ainsi battu de 38 millions.

Les *prestations d'exploitation* ont augmenté parallèlement au volume du trafic des voyageurs et des marchandises. C'est ainsi que, pour les trains de voyageurs, les parcours se sont élevés à 48,77 millions de kilomètres-trains (augmentation 630 000, ou 1,3%), et à 10,22 milliards de kilomètres-tonnes brutes (augmentation 165 millions, ou 1,6%). Pour les trains de marchandises, les parcours ont atteint 16,06 millions de kilomètres-trains (augmentation 1,66 millions, ou 11,6%), et 7,40 milliards de kilomètres-tonnes brutes (augmentation 1,13 milliard, ou 18,0%).

B. Chemin de fer et automobile

Le trafic routier s'est considérablement développé ces dernières années en Suisse. Le parc des véhicules à moteur le montre déjà: il comptait, en 1939, 126 896, dix ans plus tard 219 234 et, en 1951, 319 371 véhicules. Les tracteurs agricoles (environ 20 000) et les véhicules de l'armée ne sont pas compris dans ces chiffres. Le parc des véhicules à moteur, qui avait déjà augmenté d'un cinquième de 1949 à 1950, s'est agrandi d'autant de 1950 à 1951 (54 884 véhicules). Par rapport à 1950, le nombre des voitures automobiles et des camions de livraison a augmenté d'un septième, alors que celui des camions de plus d'une tonne de charge utile, des autocars, des véhicules spéciaux et des tracteurs industriels s'est accru de 4% environ. Les vélomoteurs se sont multipliés à une cadence extraordinaire (80%). On en compte douze fois plus qu'il y a quatre ans. Si le nombre des motocyclettes a augmenté d'un tiers en une année, on le doit notamment aux scooters.

La multiplication des véhicules à moteur est due principalement à la prospérité économique et au goût du déplacement qui caractérise notre époque. La balance commerciale du pays se trouve de ce fait désavantageusement influencée par une importation démesurée de véhicules à moteur et de carburants; sans compter que la Suisse court le risque de reperdre, dans le domaine des transports, cette large indépendance que lui avait value l'électrification des voies ferrées. Aussi — ne serait-ce que dans l'intérêt de la défense économique du pays —, le chemin de fer doit-il tout mettre en œuvre pour conserver sa pleine capacité. Mais il n'y parviendra que si la concurrence ne lui enlève pas un volume de trafic tel, que les ressources financières voulues lui manqueront pour entretenir et renouveler ses installations, et pour tenir le pas aux progrès de la technique. Ce danger s'affirmerait si le parc des véhicules à moteur se développait encore beaucoup, et il se présentera au moment où la prospérité économique viendra à fléchir.

Le plus grand nombre des véhicules à moteur nouvellement acquis trouvent leur emploi chez les particuliers et dans le trafic privé. Mais, même dans le trafic professionnel, le parc des véhicules a augmenté depuis que le peuple, le 25 février 1951, a repoussé le statut des transports automobiles. Comme le volume du trafic n'augmente pas avec la multiplication des véhicules, l'exode des transports vers le trafic privé et l'augmentation du nombre des véhicules ont eu pour effet d'aggraver la situation dans le trafic routier professionnel, où l'on constate un plus grand nombre de faillites depuis le rejet du statut des transports automobiles.

Les chemins de fer se sont posé la question de savoir s'ils devaient essayer de combattre la concurrence avec ses propres armes, c'est-à-dire de descendre sur la route, ou s'il était préférable de chercher une entente entre le rail et la route. Les Chemins de fer fédéraux se sont décidés pour un essai de collaboration. Le Conseil d'administration a autorisé la Direction générale à signer avec les représentants de la branche un accord relatif aux transports de marchandises à longue distance dès qu'une majorité qualifiée de camionneurs se seront prononcés en faveur de ce contrat, prévu provisoirement pour deux ans. L'essai concerne environ 600 trains routiers, c'est-à-dire à peu près tous ceux qui assurent le trafic professionnel à grande distance. Le contrat doit ultérieurement englober le trafic des marchandises à courte distance et les autocars. Une conférence de presse a été organisée le 7 février 1952 pour renseigner l'opinion publique sur le contenu du contrat.

C. Chemins de fer fédéraux et opinion publique

Les relations des Chemins de fer fédéraux avec la presse et la radio ont été constantes et animées du meilleur esprit. La presse et la radio ont montré beaucoup de compréhension pour l'importante mission que remplit le réseau national au service du peuple et de l'économie nationale. Nous avons pu développer et approfondir le service de renseignements par lequel les journaux, la radio, le cinéma et l'illustration tiennent le public au courant de l'activité des Chemins de fer fédéraux.

Dans ce service d'informations, nous avons, comme les années précédentes, mis au premier plan les grands problèmes qui attendent encore leur solution: consolidation de la situation financière des CFF, égalité juridique et financière des moyens de transport, coordination et financement des travaux de construction. Nous y avons joint la revendication ayant trait à l'indemnisation, par les pouvoirs publics, des charges extra-ferroviaires et des obligations envers la collectivité.

A l'avis unanime des journaux, le rejet du statut des transports automobiles n'était pas dirigé contre les Chemins de fer fédéraux. La plupart des journaux ont relevé que cette décision n'avait fourni aucun élément constructif, et que c'est par le moyen d'une entente directe entre les parties ou par la voie législative qu'il convient de chercher une solution.

Se rendant compte de la situation réelle des Chemins de fer fédéraux, certains journaux ont mis en garde l'opinion publique contre l'erreur qui consisterait à conclure à une situation financière solide du résultat relativement favorable de l'exercice de 1950. C'est à trouver les mesures propres à consolider les finances des Chemins de fer fédéraux que la Confédération doit s'employer en premier lieu. Notre demande d'être remboursés par la Confédération pour les charges extra-ferroviaires et les obligations envers la collectivité, a trouvé un accueil favorable non seulement dans de larges milieux de la population, mais aussi dans des cercles qualifiés de l'économie et de la finance. Les autorités et l'opinion publique se rendent compte que, en présence de la hausse du prix des matériaux et du renchérissement de la vie, les Chemins de fer fédéraux ne peuvent échapper à la nécessité d'adapter au moins partiellement le prix de leurs transports à leurs frais de revient, afin de pouvoir faire face à leurs engagements. La polémique qui a surgi notamment dans les cantons du Tessin et des Grisons avait surtout trait à l'ampleur de la majoration tarifaire.

A l'occasion de l'électrification de la ligne Winterthour—Wald, la population de la vallée de la Toess a manifesté chaleureusement sa confiance et son attachement au chemin de fer.

Le Bulletin des CFF a continué à remplir son rôle d'organe d'entreprise et en même temps de source d'informations pour la presse quotidienne et les périodiques spécialisés. Le Bulletin, qui paraît depuis 1924, est distribué gratuitement non seulement au personnel, mais encore aux autorités, aux rédactions, aux écoles, aux bibliothèques et aux entreprises amies.

Les journaux illustrés de Suisse et de l'étranger ont publié divers reportages sur les innovations et les manifestations intéressantes des Chemins de fer fédéraux. De plus, à la suite de quelques réunions organisées à l'intention de la presse, les quotidiens ont publié en grand nombre des articles sur l'actualité technique et l'exploitation du chemin de fer.

A la demande du corps enseignant, on a organisé dans les écoles près de six cents leçons pour plus de 16 200 élèves.

Afin de familiariser la jeunesse des écoles avec les particularités du métier de cheminot, nous avons tourné au courant de l'année trois petits films instructifs, que, par la suite, la commission du cinéma de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) a qualifiés de meilleures productions cinématographiques dans cette catégorie. Nous avons remis des copies de nos films instructifs et documentaires aux agences à l'étranger de l'Office central suisse du tourisme, pour qu'elles les présentent dans leur rayon d'action. Les visites organisées dans un cadre plus restreint, par exemple dans les ports du Rhin à Bâle, à la gare aux marchandises de Sébeillon et à la gare de Chiasso, ont trouvé dans la presse un écho sympathique. 4600 personnes ont pris part à près de 60 visites organisées pour divers groupements.

La voiture-cinéma, qu'on a aménagée en transformant un ancien wagon-restaurant, est constamment utilisée par les services pour leurs cours d'instruction. C'est au point que, jusqu'à maintenant, nous n'avons pas pu la prêter aux chemins de fer étrangers qui nous l'ont demandée.

Les studios de Genève, Berne, Zurich et Lugano ont organisé des émissions radiophoniques sur le chemin de fer. Nous mentionnerons spécialement l'émission du mercredi à midi que M. Marcel de Carlini donne au studio de Genève sous le titre «Le rail, la route, les ailes», et qui continue à avoir beaucoup de succès. L'émission régulière du studio de Lugano, le samedi à midi, intitulée «Communications relatives aux transports», s'est bien acclimatée aussi.

D. Direction de l'entreprise et divisions

La *Direction générale* a tenu 51 séances et pris 487 décisions.

Au cours de dix *conférences des directeurs*, les membres de la Direction générale et des Directions d'arrondissement ont discuté, outre les affaires purement internes, les questions suivantes: Effectif du personnel, utilisation rationnelle du personnel, revision du règlement organique, relèvement des tarifs et réintroduction de la surtaxe pour train direct, revision des prescriptions et des contrats concernant les embranchements, lutte contre les accidents aux passages à niveau, service de transport dans le Wehntal, acquisition de voitures, d'automotrices et de wagons de commande, engorgements dans le trafic et mesures propres à y remédier, politique de l'horaire et trains faiblement occupés, transports par containers, organisation du jubilé des Chemins de fer fédéraux en 1952, coordination du trafic par le moyen d'une entente bénévole entre le rail et la route. Pour la première fois, la Direction générale a invité tous ses chefs de division à deux conférences des directeurs afin de leur donner, par delà leur secteur, une vue d'ensemble des grands problèmes intéressant l'entreprise. On envisage de tenir de ces conférences élargies une fois par trimestre environ.

Les changements suivants se sont produits dans la *direction de l'entreprise:* Atteint par la limite d'âge, M. *César Lucchini* s'est retiré le 30 juin 1951 comme président et membre de la Direction générale. Les Chemins de fer fédéraux perdent en lui une personnalité qui, pendant 43 ans d'activité comme ingénieur de la voie et des usines, comme ingénieur en chef, plus tard comme directeur du IIe arrondissement, ensuite comme chef du département des travaux et de l'exploitation de la Direction générale, comme directeur militaire des chemins de fer et enfin comme président de la Direction générale et chef du département des finances et du personnel, a rendu à l'entreprise et au public des services remarquables. Le 1er juillet 1951, M. *H. Gschwind*, auparavant chef du département commercial et du contentieux, a assumé la présidence et la direction du département des finances et du personnel; M. *P. Kradolfer*, directeur général, chef du département des travaux et de l'exploitation, est devenu directeur militaire des chemins de fer. Le Conseil fédéral a nommé nouveau directeur général M. *John Favre*, docteur en droit, du Locle, auparavant directeur du Ier arrondissement des CFF à Lausanne; M. Favre a pris la direction du département commercial et du contentieux le 1er juillet 1951. Pour lui succéder comme directeur du Ier arrondissement, le Conseil fédéral a nommé M. *André Marguerat*, ingénieur, de Lutry, auparavant directeur du Chemin de fer Montreux-Oberland bernois, avec entrée en fonctions le 1er septembre 1951.

Dans les divisions de la Direction générale, un seul changement est intervenu: M. *Fritz Wanner* a donné sa démission de secrétaire général le 31 août 1951 pour assumer la fonction de directeur des entreprises électriques du canton de Zurich. Le Conseil d'administration lui a exprimé ses remerciements et a nommé à sa place, comme secrétaire général, M. *Max Strauss*, docteur en droit, de Zurich et Lenzbourg, auparavant chef de section à la Direction du IIIe arrondissement à Zurich, avec entrée en fonctions le 1er octobre 1951.

E. Conseil d'administration

Au cours de l'exercice, le *Conseil d'administration* a tenu 10 séances et traité 42 affaires. Le public a été régulièrement tenu au courant de ses décisions. Quatre séances ont été complétées par des visites. Des délégués de la commission de vérification des comptes ont fait en outre trois inspections, dont ils ont consigné les résultats par écrit.

Le Conseil d'administration est entré en 1951 dans sa 17e période administrative, qui s'achèvera fin 1953. Ayant atteint la limite d'âge de 70 ans fixée par le Conseil fédéral, MM. *Ernest Béguin*, président, de Neuchâtel, et *Albert Lombard*, de Genève, se sont retirés. M. Béguin appartenait au Conseil depuis 1936. Un an plus tard déjà, il était vice-président. Enfin, en 1940, il reprenait la présidence des mains de M. Henri Walter, conseiller national. M. Lombard devint membre du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux en 1924 déjà. Les deux membres démissionnaires étaient très au courant de la vie politique et économique de notre pays et firent largement profiter les Chemins de fer fédéraux de leur grande expérience. A l'occasion de leur retraite, le Conseil d'administration et la Direction générale leur ont exprimé la reconnaissance toute particulière de l'entreprise pour l'activité qu'ils ont déployée.

Le Conseil fédéral a désigné le nouveau président du Conseil d'administration en la personne de M. *Paul Gysler*, conseiller national. Comme, d'autre part, M. Escher, élu conseiller fédéral à la fin de l'année précédente, n'avait pas encore été remplacé, le Conseil fédéral avait trois nouveaux membres à élire au Conseil d'adminis-

tration. Son choix se porta sur MM. *Victor Gautier*, banquier à Genève, *Henri Perret*, conseiller national, du Locle, et *Joseph Piller*, député au Conseil des Etats et professeur à l'Université de Fribourg.

En remplacement de M. Fritz Wanner, qui a quitté le service des Chemins de fer fédéraux, le nouveau secrétaire général, M. *Max Strauss*, est devenu d'office secrétaire du Conseil d'administration.

F. Organisations internationales

1. L'*Union internationale des chemins de fer* (UIC) et ses organismes ont poursuivi leurs travaux en vue d'accroître la cohésion des réseaux et de coordonner leurs activités sur le plan international.

La *Commission des affaires générales* s'est vouée notamment à l'étude des grands problèmes de l'heure, amorcée par le rapport intitulé « La situation des chemins de fer européens. Difficultés, causes, remèdes possibles ». Parmi les principales questions abordées, citons en particulier: les conditions optimums de renouvellement et d'entretien du matériel roulant, les prix de revient composés du wagon et du camion, la mécanisation des méthodes d'exploitation, les perspectives d'avenir quant aux conditions d'exécution du trafic international des voyageurs.

Les *commissions permanentes* de l'UIC se sont réunies du 28 mai au 7 juin en session annuelle. Elles ont traité 110 questions. Citons, parmi les problèmes essentiels dont elles ont eu à s'occuper: les études particulièrement intéressantes concernant la tarification proprement internationale, celles qui concernent l'adoption d'itinéraires internationaux rationnels et économiques, la continuation des travaux sur l'interchangeabilité des pièces de rechange et les études très poussées sur les prix de revient.

Le *Comité de gérance* de l'UIC et l'*Assemblée générale* se sont réunis au début de novembre pour approuver les conclusions des commissions et leur programme d'activité, et pour régler d'autres questions statutaires.

L'*Office de recherches et d'essais* (ORE) a mis au point trois prototypes standardisés de wagons (un wagon couvert, deux wagons-tombereaux). Ce résultat peut être considéré comme essentiel pour l'avenir des grands réseaux européens, puisqu'il constitue la première réalisation d'envergure dans le domaine de la standardisation.

Le *Centre d'informations des chemins de fer européens* (CICE) publie un *Bulletin d'information*, destiné à la presse de tous les pays et contenant des nouvelles inédites sur chaque réseau. Il édite également un horaire des chemins de fer européens destiné aux bureaux de voyage américains. Il poursuit dans les domaines les plus divers son travail de prospection et d'orientation de l'opinion publique en faveur des chemins de fer et s'efforce de développer, sur le plan international, les relations avec le public.

Le *Bureau de documentation des chemins de fer* (BDC) publie le *Bulletin de documentation de l'UIC*, contenant une analyse de tout ce qui paraît d'intéressant durant le mois dans les périodiques, en matière de transports.

2. La *Conférence européenne des horaires et des services directs* a eu lieu du 26 septembre au 6 octobre, sous la présidence de notre administration. Elle a approuvé en séance plénière ses nouveaux statuts et confié la gérance aux Chemins de fer fédéraux suisses pour une nouvelle période de cinq ans. A la même date s'est réuni le comité de l'*Union internationale des voitures et fourgons* (RIC), également présidé par notre administration.

3. Notre administration a pris part à la *Conférence internationale des horaires et des trains de marchandises* qui s'est réunie, comme d'usage, au printemps et en automne. Les relations directes par trains de marchandises entre la Suisse et l'étranger et en transit ont encore été améliorées.

4. Le *Comité international des transports* (CIT), présidé par notre administration, s'est réuni en séance plénière au mois de décembre. Il a adopté les dispositions communes réglant la répartition des attributions avec l'UIC et s'est occupé de la revision de différentes dispositions concernant le trafic international des voyageurs et des marchandises par chemin de fer. Les Prescriptions communes d'exécution pour le transport international des colis express (PEX) sont entrées en vigueur le 1er juillet; et les conventions revisées concernant la notification des interruptions de trafic seront appliquées à partir du 1er février 1952. Une liste rectifiée des administrations adhérentes a été publiée le 1er septembre 1951. Le Comité a en outre approuvé les prescriptions concernant l'expédition des objets trouvés en service international; il a admis au sein de l'Union les chemins de fer espagnols et portugais.

5. L'*Association internationale du congrès des chemins de fer* a continué à préparer la réunion de sa commission permanente élargie, qui aura lieu en 1952 et qui discutera plusieurs problèmes d'actualité; notamment

l'utilisation des containers, les installations aux passages à niveau et le remplacement de certaines lignes de chemins de fer par des services automobiles.

6. La *Délégation internationale du Simplon* s'est réunie en mai et en décembre et a examiné, outre les questions réglementaires, les perspectives d'avenir de la ligne du Simplon.

7. La *Commission mixte pour les affaires du chemin de fer allemand en Suisse* s'est également réunie à deux reprises et a examiné, entre autres questions, le problème de la gare aux marchandises de Schaffhouse et celui des trains de voyageurs en transit par ce canton.

8. Le *Comité du port de Gênes*, présidé par notre administration, et celui du *port de Marseille*, dans lequel notre administration est représentée, ont poursuivi leurs études des questions douanières et tarifaires, ainsi que des frais afférant aux transports passant par ces ports et par les points frontières.

9. L'*Union des services routiers des chemins de fer européens* (URF), dont la gestion a été confiée à notre administration, et qui a été créée en 1950, a pour but de traiter toutes les questions relatives à l'organisation des lignes routières internationales exploitées par les services routiers des chemins de fer ou pour leur compte, de représenter les services routiers des chemins de fer au sein des organisations internationales et de traiter, sur le plan pratique, les questions touchant à la coopération du rail et de la route en trafic international. Etant donnée l'ampleur prise, sur le plan international, par la concurrence de l'autocar, cette organisation a déployé durant l'année une activité intense. Son assemblée plénière a dû se réunir à plusieurs reprises.

10. L'*Interfrigo, société ferroviaire internationale de transports frigorifiques*, dont la Direction générale est à Bâle, et dont notre administration fait partie, a commencé son activité. En attendant de pouvoir mettre en exploitation son propre matériel, elle doit recourir à celui des administrations ou à d'autres sociétés filiales des chemins de fer, telles que la STEF, en France, et la TRANSTHERMOS en Allemagne.

11. L'*Union internationale des services médicaux des chemins de fer* (UIMC), rattachée également à l'UIC comme organisation adhérente, a tenu son 2e congrès du 9 au 12 octobre. Elle a traité différents problèmes touchant à l'hygiène dans les transports ferroviaires, ainsi qu'à la réhabilitation des malades et des blessés.

12. Le *Comité des transports intérieurs* de la Commission économique pour l'Europe à Genève, ses sous-comités et ses groupes de travail, ont tenu durant l'année un grand nombre de séances. Parmi les résultats obtenus, il faut signaler notamment les deux conventions internationales pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, aux bagages et aux marchandises transportés par voie ferrée, que plusieurs pays, dont la Suisse, ont signées à Genève. L'organisme de Genève s'est occupé de nombreuses autres questions intéressant les tarifs, les prix de revient, les statistiques, le transport des denrées périssables, la sécurité aux passages à niveau. Les chemins de fer étaient représentés aux séances par le canal de l'UIC.

13. Notre administration a dû également se faire représenter aux différentes réunions convoquées par l'*Office central des transports internationaux par chemins de fer* pour la revision de la CIM et de la CIV et pour l'élaboration des règlements internationaux sur les containers et sur les wagons de particulier.

14. Cet aperçu ne donne qu'une idée sommaire de l'activité internationale. Celle-ci, qui gagne en importance, se caractérise par une cohésion toujours plus forte des réseaux, qui, ayant à résoudre des problèmes identiques, éprouvent le besoin de resserrer leurs liens et de rechercher des moyens d'action communs.

Partie spéciale

Finances et comptabilité

A. Caisse principale et service des titres

1. Le 28 février, à l'aide de fonds mis à notre disposition par le Département fédéral des finances, nous avons remboursé le prêt échu 3½% de la CNAL de 1941, au montant de 20 millions de francs.

A la fin de l'année, notre dette consolidée se montait à 1 457 400 150 francs, dont 247 984 000 francs étaient inscrits dans le livre de la dette de la Confédération.

2. Nous avons accordé, sur les fonds de la caisse de pensions et de secours, 371 prêts hypothécaires en Ier et IIe rang, pour un total de 6 242 500 francs, à des agents des Chemins de fer fédéraux, et 8 prêts hypothécaires en Ier et IIe rang, pour un total de 1 543 000 francs, à des coopératives de construction des cheminots.

B. Contrôle des finances et comptabilité générale

1. En 1951, nous avons vérifié les traitements et salaires journaliers du personnel de tous les ateliers principaux, les allocations supplémentaires du personnel des locomotives de deux dépôts, ainsi que les contributions des employeurs, les rentes AVS, les rentes responsabilité civile et suppléments de rente, et les allocations pour perte de salaire versées par les divisions d'exploitation des arrondissements. Au surplus, les cautions déposées à la caisse principale, ainsi que la caisse d'épargne pour le personnel, ont été soumises à une revision.

Nous avons contrôlé un certain nombre de caisses d'avances des services de la Direction générale et des arrondissements et participé à deux inventaires du matériel de superstructure et à l'inventaire des uniformes. Nous avons aussi vérifié le décompte final de l'exposition internationale des containers à Zurich et la comptabilité d'une entreprise de camionnage appartenant en propre au chemin de fer.

Nous avons constaté l'exactitude de l'encaisse et des stocks, ainsi que leur concordance avec les livres.

Nous avons ensuite vérifié sur place les comptes d'une gare commune, ainsi que le décompte de la ligne genevoise de raccordement. Nous avons examiné la comptabilité de 2 librairies de gare, d'une maison chargée de la réclame dans les gares, de 25 buffets, de 2 salons de coiffure, de 11 kiosques, d'une gare frigorifique et d'une compagnie de wagons-lits. Au surplus, nous avons vérifié les recettes brutes de 51 buffets, de 20 kiosques, d'un débit de tabac, d'un garage de gare et d'une compagnie de wagons-restaurants et de wagons-lits. Enfin, nous avons examiné la comptabilité de quelques entreprises privées, aux fins de contrôler leurs demandes de majoration de prix, leur calcul des frais de revient, etc.

2. Le 1er janvier 1952, un nouveau règlement concernant l'administration du matériel d'enclenchement (R 21. 1) est entré en vigueur. Ce règlement rationalise la tenue des comptes de magasin et la comptabilisation du matériel et il améliore le contrôle des stocks.

3. La première revision du règlement concernant le compte des immobilisations et des amortissements industriels, du 27 juin 1946, est arrivée à échéance pendant l'exercice. Les dispositions revisées, arrêtées par le Conseil d'administration le 1er octobre, ont été provisoirement mises en vigueur le 2 novembre par le Conseil fédéral pour une durée de trois ans, du 1er janvier 1951 au 31 décembre 1953. Les amortissements sur divers groupes d'immobilisations se trouvent augmentés, avant tout sur les véhicules et sur les télécommunications et installations de sécurité.

Participation à d'autres entreprises

1. La *Société de gares frigorifiques, ports-francs et glacières de Genève* a de nouveau travaillé à perte (forte baisse de la vente de glace en raison du mauvais temps en été). Derechef, aucun dividende ne sera distribué.

2. Dans l'ensemble, les résultats financiers des *Entrepôts frigorifiques de la gare de Bâle S. A.* sont restés les mêmes qu'en 1950; après les versements aux réserves, un dividende de 7% sera distribué.

3. *Usine de l'Etzel S. A.* Le capital social n'a pas changé. Le 1er avril 1951, la 4e tranche, de 2 millions de francs, a été remboursée sur l'emprunt obligataire 3½% de 1937, au montant de 20 millions de francs. Un dividende de 4½% a été versé pour l'exercice 1950/51, arrêté au 30 septembre 1951.

4. *Usine de Rupperswil-Auenstein S. A.* Le capital social et le capital obligataire n'ont pas subi de changement. En ce qui concerne les créanciers, les avances à intérêt fixe pour frais de construction ont pu être ramenées à 1 288 600 francs. Un dividende de 4% a de nouveau pu être distribué pour l'exercice 1950/51, arrêté au 30 septembre 1951.

Personnel

A. Questions générales

1. La modification au 1er janvier 1950 de la partie du statut des fonctionnaires relative aux traitements a exigé non seulement l'adaptation de diverses dispositions d'exécution, mais encore la revision de la classifi-

cation des fonctions, du 9 octobre 1929. Par arrêté du 9 février 1951, et avec effet rétroactif au 1er janvier 1950 le Conseil fédéral a procédé aux reclassements qu'entraînait la suppression de la 26e classe de traitement.

2. Sur proposition de la Direction générale, le Conseil fédéral a nommé le 27 novembre 1951 une commission d'experts chargée d'étudier si la classification des fonctions des diverses régies fédérales dans l'échelle des traitements répond à l'art. 38 du statut des fonctionnaires. Cet article prévoit que, à conditions égales, les fonctions des divers services fédéraux doivent être rangées dans la même classe de traitement.

3. Le 9 mai 1951, la Direction générale a établi de nouvelles directions pour l'estimation des appartements locatifs et des logements de service, ainsi que des maisons de garde. Environ 3200 logements ont été réévalués. Les nouveaux loyers et indemnités sont perçus dès le 1er janvier 1952.

4. Les Chambres fédérales ont édicté le 3 octobre 1951 une loi sur le versement d'une allocation supplémentaire de renchérissement au personnel fédéral pour 1951. Cette allocation est en principe de 2% des traitements de base, mais de 240 francs au moins et 480 francs au plus.

B. Assurance du personnel

1. Caisse de pensions et de secours

a) Les gains techniques enregistrés en 1951 ont permis d'amortir la part des Chemins de fer fédéraux résultant de l'adaptation de la CPS à l'assurance-vieillesse et survivants et au statut des fonctionnaires modifié. A l'avenir, les gains techniques éventuels seront de nouveau consacrés à l'amortissement de l'ancien déficit.

b) Les pensions des assurés ayant quitté le service avant le 1er juillet 1941 et de leurs survivants ont continué à être réduites de 15%, moyennant une exonération de 2400 francs sur les pensions d'invalidité et de vieillesse et 1500 francs sur les pensions de veuve. Toutes les pensions d'orphelin ont été exonérées de la réduction. Aucune pension ne devait être réduite de plus de 10%.

Par suite de la réduction de ces pensions, les dépenses ont diminué de 1 892 027 francs (en 1950: 2 006 412 francs).

c) En vertu de l'arrêté fédéral du 15 septembre 1950, les allocations de renchérissement versées aux pensionnés des caisses d'assurance du personnel de la Confédération dont les droits sont fixés par les statuts de mai 1942 ou des prescriptions antérieures, n'ont subi aucun changement pour 1951.

Ces allocations se sont composées

aa) d'un supplément de 20% de la rente et

bb) d'un montant annuel de

700	francs	pour	les	invalides	mariés,
440	»	»	»	»	célibataires et les veuves, mais avec un minimum total de
1150	»	»	»	»	mariés et
720	»	»	»	»	célibataires et les veuves.

L'allocation de renchérissement des orphelins est de 300 francs.

d) Aux termes de l'art. 48, al. 2, des statuts d'octobre 1950, une allocation de 10% des pensions déterminées en pour-cent du gain assuré est versée comme pour 1950 aux agents pensionnés d'après ces statuts.

e) Conformément à la loi du 3 octobre 1951, une allocation supplémentaire de renchérissement de 2% de la rente déterminée en pour-cent du gain assuré a été versée pour 1951 aux bénéficiaires de rente des caisses d'assurance du personnel de la Confédération.

L'allocation supplémentaire devait cependant atteindre

au	moins	144	francs	et	au	plus	288	francs	pour	les	bénéficiaires	d'une	rente	d'invalide
»	»	90	»	»	»	»	180	»	»	»	»	»	pension	de veuve et
»	»	30	»	»	»	»	60	»	»	»	»	»	»	d'orphelin

2. Assurance-vieillesse et survivants

Notre succursale a versé 551 (en 1950: 404) rentes de vieillesse simples, 856 (600) rentes de vieillesse pour couple, 361 (245) rentes de veuve, 193 (129) rentes d'orphelin simples et 5 (6) rentes d'orphelin doubles. La somme totale versée en 1951 s'est élevée à 1 489 992 (945 637) francs.

3. Assurance-accidents

Sur proposition de la Direction générale, la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents s'est déclarée prête à soumettre également à l'assurance obligatoire le personnel des CFF stationné dans les gares et sur les lignes de raccordement étrangères, ainsi que dans les agences commerciales de Milan et Francfort. Jusqu'à présent, ces agents occupés en permanence à l'étranger n'étaient pas assurés à la CNAL. La décision de la CNAL entre en vigueur le 1er janvier 1952.

Le nombre des accidents professionnels a diminué tant en nombre absolu qu'en proportion des transports; il en va de même des accidents non professionnels.

4. Caisse-maladie

Dans sa séance du 17 décembre 1951, le Conseil d'administration a édicté de nouveaux statuts de la caisse-maladie du personnel des Chemins de fer fédéraux. Ces statuts sont entrés en vigueur le 1er janvier 1952.

En raison du renchérissement, les statuts prévoient des prestations partiellement plus élevées pour l'assurance des soins médicaux et pharmaceutiques. La caisse assume désormais aussi les frais de traitements médicamenteux spécifiques particulièrement coûteux de la tuberculose, tels que la streptomycine et l'acide paraminosalicylique (PAS). Etant données l'extension des prestations et la nouvelle augmentation des frais médicaux et pharmaceutiques due à l'accroissement de la morbidité, il a fallu majorer les cotisations des membres de 1 franc par mois.

En vue de permettre aux membres de mieux s'assurer pour des séjours dans des hôpitaux privés, une assurance supplémentaire d'hôpital a été introduite.

C. Service médical

1. Au cours de l'exercice, 17 826 cas de maladie (15 032 en 1950) et 5713 accidents (5718, courtes absences non comprises) ont été annoncés. Le total des jours de maladie et d'accident (absences de courte durée comprises) a été de 580 673 (542 437 en 1950), ce qui, pour un effectif moyen de 35 017 agents, fait 16,58 *jours par agent*, au lieu de 15,39 en 1950 et 16,97 en 1949.

Ces jours d'absence se répartissent comme il suit :	Jours 1949	1950	1951
Maladie	12,60	11,22	12,35
Accident	3,49	3,40	3,32
Absences de courte durée	0,88	0,77	0,91
Par rapport aux différentes activités, la morbidité a été la suivante :			
Service de bureau	9,71	7,61	9,78
» en plein air	21,50	20,15	21,80
» de bureau et en plein air	15,37	13,39	14,88
» sur les locomotives	14,43	13,97	13,57
» dans les trains	17,33	16,67	17,07
» » » ateliers principaux (ouvriers)	19,07	17,35	17,97
En moyenne, la guérison a exigé :			
Dans les cas de maladie	26,73	26,30	24,27
» » » d'accident	21,09	20,98	20,32
» » » d'absence de courte durée	1,81	1,87	1,91

2. Il a été fait:

1949	1950	1951	
1512	1018	2355	examens d'admission
548	495	434	» de mise à la retraite
873	859	726	» » contrôle de maladie
44	59	85	» » » » victimes d'accident (agence CNAL)
107	123	158	radioscopies dans l'entourage de malades (agents CFF)
180	187	229	examens par le service médical CFF

3. Pour l'administration générale de la Confédération (administration centrale, PTT, douane et militaire), il a été fait:

1949	1950	1951	
3986	2580	4586	examens d'admission
220	237	223	» de mise à la retraite
654	624	698	» » contrôle
502	690	551	radioscopies dans l'entourage de malades (agents de l'administration générale de la Confédération)
410	385	769	examens par le service médical de l'administration générale de la Confédération.

Contentieux

1. Le nombre des accidents survenus dans l'exploitation du chemin de fer est tombé de 423 (1950) à 414.

2. Les Directions d'arrondissement ont réglé 180 *cas de responsabilité civile* (230 en 1950).

3. Réclamations et procès pour pertes totales ou partielles, avaries et retards dans le service des voyageurs, des bagages, des colis express et des marchandises

	1950	1951
a) Réclamations :		
Non réglées	1 191	993
Reçues	27 665	29 907
Réglées	27 863	29 815
b) Procès :		
Pendants	5	3
Intentés	1	2
Terminés	3	1
	Fr.	Fr.
c) Charge nette des CFF à la suite des réclamations et procès susmentionnés	534 929	726 246

Tarifs et publicité

A. Généralités

1. La Conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic, réunie le 28 juin à Berne, a approuvé le projet de réédition du tarif des frais accessoires et s'est fait orienter sur le développement du service des voyageurs et les problèmes que pose la politique tarifaire.

B. Service des voyageurs et des bagages

1. Les lignes suivantes ont été admises dans le trafic direct suisse: Bâle transit—Bâle gare badoise et Riehen, ainsi que Coblence frontière—Waldshut, du Chemin de fer fédéral allemand, le télésiège Oberdorf—Weissenstein et la Société de transports automobiles Feusisberg—Pfäffikon (Schw.).

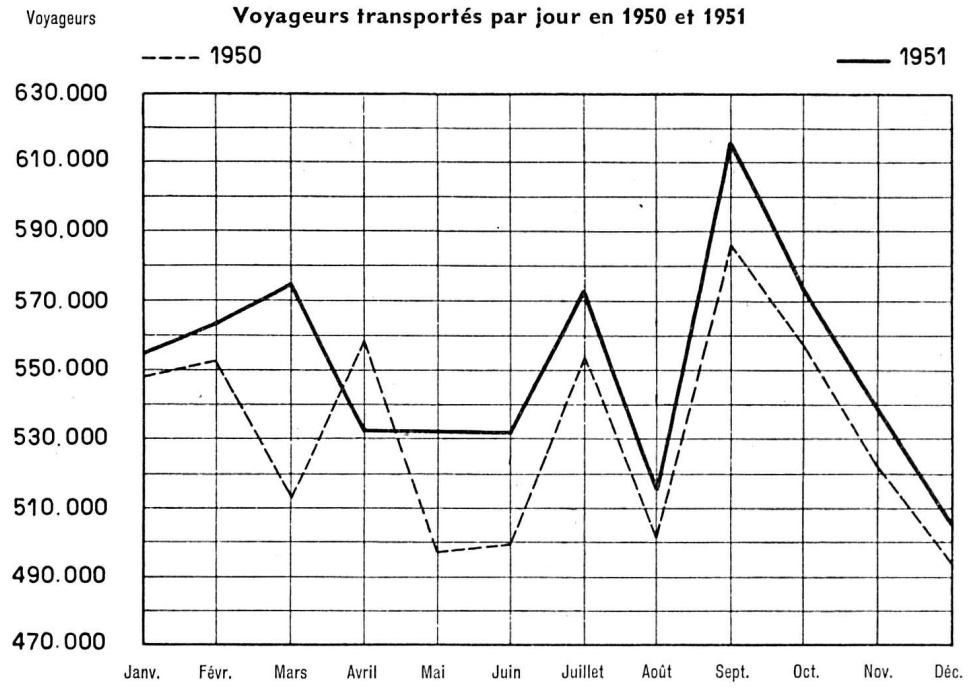
2. Les billets du dimanche ont été émis jusqu'au 18 mars et à partir du 22 décembre. Outre les cinq expositions et foires nationales, la Fête fédérale de gymnastique de Lausanne et la Fête fédérale des costumes de Lucerne ont été mises au bénéfice des billets de simple course valables pour le retour.

3. Le 1er mai, le rayon de validité des abonnements pour demi-billets a été étendu aux entreprises suivantes: Chemin de fer de montagne Grindelwald—First, télésiège Oberdorf—Weissenstein, téléphérique Klosters—Gotschnagrat—Parsenn, funiculaire St-Moritz—Chantarella—Corviglia.

L'abonnement mixte pour réseau combiné et demi-billets a été introduit le 1er mai; ce titre de transport constitue une synthèse de l'abonnement à réseau combiné et de l'abonnement pour demi-billets.

Le 1er mars, le billet de vacances a été complété par l'introduction de billets combinables de simple course pour les voyages de transit à travers la Suisse et d'un billet spécial pour sociétés à taxe fixe réduite.

4. Des forfaits conclus avec les entreprises de transport privées et le département militaire fédéral ont permis de simplifier la procédure de détaxe des titres de transport qui n'ont pas été utilisés ou qui ne l'ont été que partiellement.



5. De nouveaux tarifs internationaux ont été introduits en 1951 et ont été adaptés aux circonstances nouvelles. Un tarif pour le transport des voyageurs et des bagages en « europabus » — lignes d'automobiles des chemins de fer européens — est entré en vigueur le 1er juin.

Pour ce qui est des prix de transport des voyageurs et des bagages à l'étranger, il y a lieu de relever les modifications suivantes:

Majoration de 10%, à partir du 1er juillet, des taxes-voyageurs sur les lignes danoises, suédoises, norvégiennes et finlandaises.

Réduction de 40%, à partir du 1er juillet, des taxes-voyageurs sur les lignes yougoslaves.

Réforme des tarifs de voyageurs en Autriche le 1er septembre. Réduction des prix pour les courtes distances et renchérissement accentué pour les longs parcours.

Réforme des tarifs de voyageurs du Chemin de fer fédéral allemand le 15 octobre. Majoration linéaire de 15%; introduction de zones de distances et d'un billet d'aller et retour général avec réduction de 10 à 35%.

Relèvement de la taxe-bagages et colis express: sur les lignes britanniques de 17%, sur les lignes françaises de 10,5 et 5%, sur les lignes danoises de 15%, sur les lignes suédoises de 20 à 40%, sur les lignes allemandes de 10 à 50% et sur les lignes néerlandaises de 10 à 45%.

6. Dans le cadre des voyages circulaires internationaux organisés pour la première fois par les chemins de fer européens, nous avons mis sur pied, sur les itinéraires suivants, quatre voyages qui ont eu un grand succès: Rheinland—Hollande—Belgique, Marseille—Nice—Gênes, Munich—Tyrol—Venise, Paris—Londres.

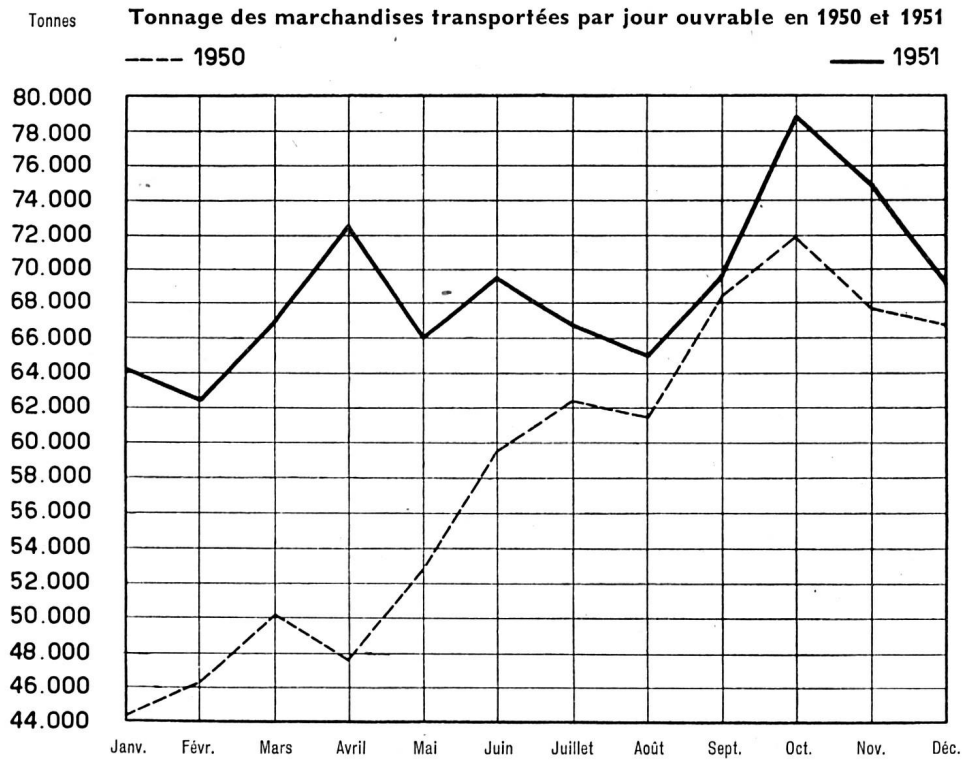
Les voyages d'excursion organisés en été pour la première fois sur une grande échelle au départ de la région frontière d'Allemagne et à destination de divers buts touristiques en Suisse, ont amené chez nous plus de 36 000 personnes.

Sur invitation de milieux touristiques suisses, près de 450 participants au Congrès des agents de voyage américains ont visité la Suisse en octobre, soit individuellement, soit par groupes.

C. Service des marchandises et des animaux

1. Les vastes travaux entrepris en vue de la réforme des tarifs de marchandises ont été menés à chef. Les prescriptions générales de tarif en vigueur jusqu'alors, la classification des marchandises, les prix de transport, les tarifs exceptionnels généraux et les mesures tarifaires spéciales, ainsi que les indicateurs de distances du trafic direct suisse et le tarif des frais accessoires ont été annulés pour fin 1951 et remplacés par de nouvelles éditions.

2. La situation tarifaire internationale a été des plus instables. Tous les pays qui nous entourent, le Bénélux compris, ont procédé à des majorations qui n'ont pas manqué d'influencer profondément tous les tarifs internationaux auxquels nous participons. A l'aide de nouvelles éditions et de suppléments, nous avons dû nous adapter à ces changements. Le relèvement des tarifs internes français a eu pour nous un effet heureux en ce qu'il a atténué la concurrence de la route via Modane.



3. Des tarifs d'union existent actuellement pour les trafics suivants:

a) De et pour la Suisse

Suisse—Italie
» —Belgique (ports de mer et trafic local)
» —Pays-Bas » » » » » »
» —Allemagne
» —Autriche
» —Tchécoslovaquie
» —Pologne (seulement pour le charbon)
» —Hongrie
» —Yougoslavie

b) Trafic de transit par la Suisse

Italie—France/Sarre
» —Angleterre
» —Belgique
» —Allemagne
» —Pays scandinaves

En outre, un nouveau tarif pour agrumes au départ de la frontière espagnole et des ports de mer français pour l'Allemagne est entré en vigueur le 15 décembre.

4. Pour ne pas se concurrencer mutuellement, les chemins de fer autrichiens, allemands et suisses sont convenus d'une répartition des transports en trafic Autriche—frontière française. Des tarifs sont entrés en vigueur le 1er août pour les marchandises les plus importantes.

Le tarif sera complété. Notre administration a été chargée de la gérance.

5. *Régime tarifaire pour le trafic des marchandises avec les ports du Rhin des deux Bâle.* Les conventions concernant l'exploitation des ports rhénans de Bâle ayant été renouvelées, les conditions de tarif appliquées à ces ports ont été revisées pour le 1er mai. En principe, les ports rhénans de Bâle sont tous mis sur le même pied au point de vue tarifaire. Les anciens droits de port ont été remplacés par une taxe portuaire, qui comprend aussi une partie de la taxe de transport jusqu'à Bâle CFF. Cette nouvelle réglementation doit permettre de couvrir les frais du service des ports.

D. Publicité

1. Le service de publicité a lancé 5000 affiches d'été (projet de H. Jegerlehner) en format anglais et 4000 en format universel, plus 4000 affiches en format universel en vue de la réclame pour l'abonnement général (projet de W. Sautter). Cette propagande par affiches a été complétée par une série de panonceaux suspendus dans les voitures (tirage 3000 exemplaires chaque fois). Ces campagnes de propagande avaient trait à l'abonnement général, aux billets de vacances, à l'abonnement général de vacances, aux billets circulaires, aux voyages en société, aux bons-cadeau, aux billets du dimanche et aux sports d'hiver.

2. Pendant la haute saison d'été, nous avons distribué à l'intérieur du pays et à l'étranger plusieurs centaines de milliers de prospectus sur le billet de vacances et l'abonnement général de vacances, ainsi que des imprimés concernant les excursions sur le lac de Constance, les vacances horlogères et les excursions en chemin de fer au départ des grandes stations touristiques suisses. Les agences de voyage du pays et de l'étranger avaient en outre à disposition 150 000 cartes pliantes des lignes du Saint-Gothard et du Simplon en cinq langues. Mentionnons en outre 3500 affiches et 85 000 prospectus en faveur de l'europabus, 20 000 dépliants concernant les places de wagons-lits et de couchette, 100 000 prospectus pour voyages circulaires internationaux, 30 000 prospectus en faveur de voyages à prix réduit au départ de Constance, de Friedrichshafen et de Lindau à destination de la Suisse, etc. 160 000 cartes de la Suisse indiquant les principales lignes de chemin de fer, ainsi que 100 000 cartes proposant des excursions combinées rail/automobiles postales, ont rendu de bons services. Nous avons envoyé en outre à l'étranger 69 000 brochures « Correspondances internationales par chemins de fer », plus 90 000 feuilles volantes indiquant les principales communications ferroviaires à destination de la Suisse. Nous avons fait confectionner pour l'usage interne 100 000 petits horaires des sports d'hiver.

3. Le calendrier, publié en 45 000 exemplaires, a traité par le texte et par l'image les cinquante ans d'activité des Chemins de fer fédéraux.

4. Durant tout l'exercice, nous avons fait paraître, dans quelque 200 journaux suisses importants, une série d'annonces concernant les différentes sortes de billets, d'abonnements notamment, ainsi que l'émission de bons; nous avons aussi inséré dans plus de vingt journaux de l'étranger des annonces en faveur des voyages en Suisse en général.

5. La campagne dont nous venons de parler a été appuyée par 355 conférences avec films en Suisse et 46 conférences semblables dans la région frontière.

6. En décembre, nous avons ouvert, dans le nouveau bâtiment de la société d'assurances PAX, à la place Saint-François à Lausanne, un bureau de ville. Nous avons ouvert des bureaux de renseignements dans les quatre foires nationales. Pour la première fois en commun avec les autres administrations de chemin de fer européennes, nous avons ouvert un stand à la foire d'Utrecht.

Contrôle du trafic

1. Nous avons poursuivi les *essais que nous faisons avec des appareils d'émission des billets* pour permettre le décompte individuel des billets vendus.

2. Nous avons étendu le *décompte quadrimestriel* au trafic des voyageurs et des bagages avec les gares allemandes dans le canton de Schaffhouse, avec Bâle gare badoise, Riehen et Waldshut, ainsi qu'au trafic Suisse—Suisse via Centovalli.

3. Nous avons publié une édition revisée des *instructions relatives à l'approvisionnement de titres de transport des agents de train et à leur comptabilisation.*

4. Nous avons introduit la *comptabilité chronologique des envois du livre des expéditions* pour le service interne des marchandises.

5. Nous avons étendu l'application du *mode d'expédition simplifié des petits envois* du service interne des CFF à tous les envois de colis de détail en port payé et en port dû sans remboursement, et à tous les envois de colis de détail *en port dû* grevés d'un remboursement jusqu'à 5 francs.

6. Nous avons publié en cours d'exercice une série de nouvelles prescriptions pour les gares.

7. Les états des numéros de station des CFF et des compagnies privées, des numéros des classes de tarif et des catégories d'animaux ont fait l'objet d'une refonte complète et ont été réédités sous forme de *codes pour le trafic des marchandises et des animaux.*

8. Pour permettre le paiement des ports antérieurs auprès des administrations destinataires avec compensation des soldes par voie de décompte, nous avons introduit une nouvelle réglementation du *service des réexpéditions de Chiasso* pour les relations avec la Belgique, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la France et les Pays-Bas.

9. Les *prescriptions sur le contrôle, le décompte et la liquidation des soldes* ont fait l'objet d'une nouvelle édition pour divers trafics internationaux.

10. Les compagnies Frauenfeld—Wil et du Central thurgovien nous ont confié leurs *travaux de contrôle et de décompte.*

11. Nous avons procédé à la *vérification des caisses et des livres de 695 services.*

12. Au cours de l'exercice, *617 crédits pour frais de transport* ont été ouverts, et 241, supprimés. Le 31 décembre 1951, le nombre des crédits pour frais de transport était de 10 288.

13. L'imprimerie des billets a imprimé 38 millions de *billets Edmonson*, contre 39,2 millions en 1950.

Economat

Toutes les industries de Suisse et de l'étranger ont continué à être très occupées pendant l'exercice. En raison des travaux de réarmement, l'industrie de l'acier, notamment, a reçu des commandes plus qu'elle ne pouvait en satisfaire. Du fait que l'industrie produisant de l'acier a travaillé à plein rendement, les offres de charbon et, en particulier, de coke, ont diminué d'une façon générale. Cette pénurie de charbon qui s'est produite en Europe s'est sensiblement aggravée; les charbons en sont venus à coûter une fois et demie et même deux fois plus que ce n'était le cas en automne 1950. Etant entrés dans l'exercice de 1951 avec des stocks de charbon suffisants pour toute une année, nous avons pu renoncer à acquérir des charbons des Etats-Unis pendant le premier trimestre. Nous avons dû le faire au cours du deuxième, mais à des prix relativement plus favorables.

Ayant pris la précaution d'acheter des rails et des traverses aux prix les plus bas de 1950, nous n'avons eu, en 1951, à nous procurer ce matériel que pour des quantités relativement faibles, dont les prix, entre-temps, ont augmenté d'environ 90%. Mais, du fait que les délais de livraison sont devenus toujours plus longs et se situent actuellement entre huit et seize mois, nous avons dû, vers la fin de l'exercice, faire de nouvelles commandes.

Les offres se sont fortement raréfiées sur le marché du bois, non sans entraîner une majoration de prix d'environ 30%. Vers la fin de 1951, nous avons reçu des traverses en bois, mais qui représentent seulement la moitié de nos besoins. Nous espérons combler cette lacune à l'aide d'importations des Etats-Unis.

La pénurie de métaux non ferreux, surtout de cuivre et d'étain, s'est atténuée pendant l'exercice, mais les prix n'ont pas fléchi pour autant.

Nous n'avons constaté une chute sensible des prix que sur le marché de la laine.

Durant l'exercice, nous avons acheté du matériel pour 63 764 009 francs et vendu du matériel de rebut pour 6 612 065 francs.

Exploitations affermées

1. L'effectif de 66 buffets de gare n'a subi aucune modification durant l'exercice. Le tenancier a changé à Morges, Arth-Goldau, Romanshorn et Schaffhouse. Des travaux importants d'agrandissement et de transformation ont été exécutés dans les buffets de Bex, Bienne, Brigue, Lausanne, Bâle, Goeschenen et Lugano. Les chiffres d'affaires ont augmenté en proportion de la prospérité générale. En gros, les prix ont pu être maintenus au même niveau.

2. A la fin de l'exercice, 304 kiosques à journaux des grandes sociétés fermières et de particuliers se trouvaient en exploitation dans 287 gares pour la vente de journaux, de livres, d'articles pour fumeurs, de chocolat et d'autres produits. Neuf kiosques à journaux ont été ouverts. Les travaux de transformation et de renouvellement de kiosques démodés ont été poursuivis. Le chiffre d'affaires a augmenté. Sur recommandation de la commission consultative, il a de nouveau fallu interdire la vente de diverses publications, ou du moins en défendre l'étalage.

3. Suivant l'évolution générale, la réclame commerciale, lumineuse notamment, a continué à se développer dans nos gares. Comme innovation, nous mentionnons l'introduction de la réclame lumineuse dans les kiosques de gare.

4. Dans le service des wagons-restaurants et des wagons-lits, les recettes se sont accrues parallèlement aux parcours. A la fin de l'exercice, la Compagnie suisse des wagons-restaurants avait en service un wagon-restaurant lui appartenant en propre, 20 nouveaux et 11 anciens wagons-restaurants des CFF, enfin 5 voitures-buffets des CFF. La Compagnie internationale des wagons-lits exploite des wagons-restaurants et des wagons-lits lui appartenant en propre.

5. Parmi les autres exploitations affermées, nous citerons pour l'année 1951 divers magasins de vente de provisions de voyage, de fruits, d'articles pour fumeurs, de fleurs et d'autres produits, 16 salons de coiffure, les garages pour automobiles et les auto-services, etc., dans les gares de Genève, Lausanne et Zurich, ainsi que le service de restaurant sur les bateaux du lac de Constance confié à la Compagnie suisse des wagons-restaurants.

Gares et trains

A. Généralités

1. Le règlement de la circulation des trains (RCT) a été remanié; dans sa nouvelle teneur, il est entré en vigueur le 20 mai, date du changement d'horaire, avec ses annexes *a* et *b*.

2. Depuis le début de la période de l'horaire d'été, la Compagnie suisse des wagons-restaurants assure un service de ravitaillement restreint dans quelques trains directs; un essai, commencé le 1er mars, avait donné satisfaction. Cette innovation permet de supprimer des courses de wagons-restaurants dans des trains du matin faiblement fréquentés et de les placer dans d'autres trains où nous n'avions pas pu en mettre jusqu'ici, faute de véhicules.

3. L'exploitation régulière du service touristique d'autobus des chemins de fer européens (EUROPABUS) a commencé le 1er juin sur les parcours Bâle—Lucerne—Montreux et Montreux—col du Simplon—Milan,

où circulent des autocars de 30 places de l'administration des postes suisses. La seconde de ces lignes est exploitée en commun avec la Compagnie italienne des services automobiles touristiques (CIAT). Les autocars ont été mal fréquentés pendant toute la durée de l'exploitation: l'institution, toute nouvelle, n'était pas encore assez connue du public.

4. Nous avons réglé contractuellement avec diverses maisons la mise en service de 8 grands et 196 petits containers, ainsi que de 4 wagons de particulier. En outre, nous avons mis en service 108 petits containers nous appartenant en propre et, en raison des grands besoins auxquels nous devons faire face, 15 containers de particulier et 20 petits containers du Chemin de fer allemand du Reich, que nous avons pris en location pour une assez longue période. A fin décembre 1951, nous avions en service 342 petits et 141 grands containers nous appartenant en propre, ainsi que 1577 petits et 98 grands containers appartenant à des particuliers.

B. Recrutement et instruction du personnel

1. Pour compléter les effectifs de personnel du service des gares et des trains, nous avons engagé 250 apprentis de gare et 60 apprentis pour le service des trains.

2. Faute de personnel, les cours d'instruction n'ont pu être organisés que dans une mesure restreinte.

C. Transports

1. L'augmentation du nombre des personnes transportées provient du fort trafic interne et de l'afflux croissant des étrangers, notamment en transit pour l'Autriche.

A Bâle, il est même arrivé en juillet plus d'étrangers que durant les meilleures années d'avant guerre, en sorte qu'il a souvent fallu doubler et tripler les trains directs internationaux. Cette affluence a de plus coïncidé avec des transports internes massifs (Fête fédérale de gymnastique, commencement des vacances, etc.); aussi a-t-il fallu prendre des mesures extraordinaires pour fournir les véhicules en temps voulu.

2. Le trafic des marchandises a été extraordinairement intense durant toute l'année. Nous avons transporté 3,28 millions de tonnes, ou 18,2%, de plus qu'en 1950, et 7,7 millions de tonnes, ou 55,4%, de plus qu'en 1938. L'augmentation provient tant du trafic interne que du trafic international de transit, lequel est de 50% plus élevé qu'en 1950.

D. Horaires

1. Au cours de la procédure d'approbation de l'horaire entré en vigueur le 20 mai 1951, 461 (année précédente 515) requêtes ont été présentées, dont 378 (375) concernaient les Chemins de fer fédéraux. 120 (151) de ces requêtes tendaient à l'introduction de nouveaux trains ou au prolongement de parcours de trains existants, 86 (64) visaient à obtenir de nouveaux arrêts de trains directs et accélérés, 45 (30) avaient pour but une meilleure desserte de stations et de haltes par des trains de voyageurs. 137 (175) de ces revendications ont été totalement ou partiellement prises en considération. Les gouvernements cantonaux, de leur côté, en ont repoussé 239 (191). Le Département fédéral des postes et des chemins de fer, enfin, appelé à se prononcer sur 2 (9) demandes, les a repoussées.

2. L'horaire annuel 1951/52 présente de nombreuses modifications et améliorations en trafic international. L'accroissement journalier des prestations a été de 730 km pendant la période d'été et de 300 km pendant la période d'hiver; il a pu être plus ou moins compensé par la disparition — en rapport avec l'horaire des trains de voyageurs — de trains de matériel vide et de courses de locomotives, ainsi que par la suppression de trains de marchandises.

3. Une rencontre a eu lieu le 7 juin à Paris avec des représentants des chemins de fer anglais et français, du Berne-Loetschberg-Simplon, du Chemin de fer rhétique et de la Compagnie internationale des wagons-lits et des wagons-restaurants pour mettre au point les communications anglo-suisses de l'horaire d'hiver 1951/52.

Une conférence des horaires s'est tenue les 27 et 28 juin à Meiringen avec des délégués des chemins de fer norvégiens, suédois, danois, hollandais, belges, français et italiens, ainsi que de la Compagnie internationale des wagons-lits et des wagons-restaurants, en vue de discuter de l'horaire des express Scandinavie et Hollande—Italie durant l'hiver 1951/52 et la période 1952/53.

4. Des représentants des chemins de fer allemands, anglais, autrichiens, belges, français, italiens, néerlandais et suisses, de la Compagnie internationale des wagons-lits, de la Compagnie allemande des wagons-lits et des wagons-restaurants, de la Compagnie suisse des wagons-restaurants et des agences de voyage d'Angleterre, de Hollande et de Suisse ont tenu une conférence des horaires à Londres du 20 au 22 novembre. Ils ont mis au point les communications Angleterre—Suisse et Angleterre—Autriche pour l'horaire 1952/1953, ainsi que les marches des trains spéciaux Angleterre—Suisse et Angleterre—Autriche commandés par les agences de voyage.

E. Etablissement et ouverture de haltes

Nous avons fait droit à un groupe d'intéressés qui demandaient l'aménagement d'une halte non desservie à Perreux, entre Boudry et Bevaix.

Traction et ateliers

A. Achat et transformation de matériel roulant

1. Au cours de l'exercice, nous avons mis en service le matériel roulant ci-après:

Voie normale

10 locomotives électriques de ligne de la série Re $^4/_4$,
4 » » » manœuvre de la série Ee $^3/_3$,
1 automotrice thermique de la série CFm $^2/_4$ (remise en service),
25 voitures à quatre essieux de type léger de la série $AB^{4ü}$,
6 » » » » » » » » » » $B^{4ü}$,
20 » » » » » » » » » » $BC^{4ü}$,
75 » » » » » » » » » » $C^{4ü}$,
2 wagons-restaurants à quatre essieux de type léger de la série $Dr^{4ü}$,
1 wagon-restaurant » » » de la série $Dr^{4ü}$, repris de la CWR,
25 fourgons à quatre essieux de type léger de la série $F^{4ü}$,
32 wagons spéciaux de la série O pour grands containers,
42 » frigorifiques « Interfrigo » de la série O^b,
46 ballastières de la série S^{4t}.

Trucs transporteurs routiers et containers

1 tracteur pour remorquer les trucs transporteurs routiers,
6 trucs transporteurs routiers,
7 tracteurs de semi-remorques,
7 semi-remorques,
45 grands containers ouverts,
51 » » fermés.

2. Nous avons commandé le matériel roulant et les containers suivants:

Voie normale

2 automotrices jumelées électriques de la série RBe $^4/_8$,
4 locomotives diesel-électriques de la série Bm $^6/_6$,
12 tracteurs thermiques de la série Tm,
2 wagons pour le transport des automobiles de la série O,
2 tracteurs-élévateurs (pour les plateaux),

3 tracteurs électriques,
6 chariots »
8 chariots-élévateurs à moteur à essence.

Voie étroite

6 voitures de la série $BC^{4ü}$,
8 » » » » $C^{4ü}$,
6 trucs transporteurs de la série OR 9.

Trucs transporteurs routiers et containers

300 petits containers,
18 grands »

3. Nous avons transformé le matériel roulant suivant:

Voie normale

1 automotrice électrique de la série RCe $^2/_4$ (ancienne RCm $^2/_4$),
10 wagons spéciaux de la série O (anciens K^{2l}),
2 » » (wagons pour le transport des os) de la série O (anciens L^3),
30 » » (wagons de sûreté) de la série O^1 (anciens K^3),
5 » » ferry-boats de la série O^b (anciens J^3),
63 » de service de la série X (faits avec des pièces de véhicules mis hors service),
1 wagon complémentaire d'un wagon secours de la série X^{d4} (ancien $Dr^{4ü}$).

B. Traction

1. Pour couvrir nos besoins en personnel des locomotives, nous avons engagé 157 ajusteurs-mécaniciens, ajusteurs-électriciens et mécaniciens.

2. Par suite de la pénurie constante de véhicules moteurs électriques, les trains ont dû parcourir à la vapeur 1 080 000 km en nombre rond sur des lignes électrifiées; cela représente 10 000 km de plus qu'en 1950, quand bien même d'autres véhicules moteurs électriques ont pu être mis en service. Les dépenses en plus occasionnées par cette exploitation à vapeur atteignent plus de 2 millions de francs.

3. Nous avons désaffecté 6 locomotives à vapeur qu'il eût été trop coûteux de remettre en état. Notre parc de locomotives à vapeur se trouve ramené de ce fait à 267 machines.

4. Le 6 novembre, un tracteur routier et un truc transporteur ont été mis en service à Coire et un autre tracteur de semi-remorques à Zurich. De plus, deux tracteurs de semi-remorques ont été mis en stationnement, l'un à Winterthour et l'autre à Rorschach.

5. Les voitures $C^{4ü}$ 5461 et 5462, qui ont la même disposition des sièges que les tramways, ont été affectées à titre d'essai au trafic de banlieue zuricois.

6. En vue de réduire les frais pour les agents qui couchent au dehors, une annexe à la remise, avec locaux pour le personnel et le service, a été construite à Linthal.

7. Le 20 mai, le nouveau service des freins du règlement sur la circulation des trains a été mis en vigueur; la vitesse des trains ordinaires de marchandises a été portée de 60 à 65 km/h et celle des trains accélérés avec frein-voyageurs de 75 à 90 km/h.

8. Des installations sanitaires et des casiers ont été aménagés au dépôt de Rorschach pour le personnel des ateliers de dépôt. La construction d'une installation de lavage des locomotives a été commencée.

9. Dans les remises à locomotives de Sargans, Coire, Bülach et Wald, on a équipé les fosses avec le chauffage.

10. Les automotrices rapides, ainsi qu'un certain nombre de voitures légères en acier, ont été munies de haut-parleurs destinés spécialement aux voyages de sociétés.

11. Une nouvelle remise à locomotives a été construite à Brigue.

12. Un banc d'essai de freins pour l'instruction des visiteurs, des agents de train et du personnel des gares a été installé au dépôt d'Erstfeld.

13. Vingt voitures utilisées en trafic international ont été munies du chauffage électrique pour les quatre tensions internationales admises.

C. Ateliers

a) Matériel roulant

Les ateliers principaux ont exécuté les travaux d'entretien suivants:

Véhicules moteurs

	Locomotives électriques	Locomotives thermiques	Automotrices
Réparations courantes	882	98	192
» intermédiaires	127	16	9
Revisions	141	47	20
Total	1150	161	221

Autres véhicules des CFF

	Voitures	Fourgons	Wagons	Wagons de service
Réparations courantes	5193	822	10 381	796
Revisions	1936	363	5 495	467
Réparations intermédiaires	154	—	—	—
» principales	38	3	659	—
Avaries graves	9	2	95	6
Total	7330	1190	16 630	1269

Lors des réparations principales, les ateliers principaux ont remplacé la caisse de bois de 35 voitures à quatre essieux par une caisse en acier. Les voitures des quatre premiers trains sanitaires sont terminées. La toiture en toile impériale de 1249 fourgons et wagons a été remplacée par des toitures en aluminium.

Véhicules d'autres propriétaires (wagons de particuliers compris)

	Voitures	Fourgons	Wagons
Réparations courantes	20	1	1557
Revisions	—	—	844
Total	20	1	2401

De plus, nous avons fait 258 réparations courantes et 163 revisions de wagons-poste.

b) Installations et appareils d'atelier

Aux *ateliers d'Yverdon*, nous avons achevé la première étape de construction du nouvel atelier de réparation des wagons. Une installation moderne de lavage a été mise en service dans le local de démontage des locomotives.

En vue de constituer une réserve pour les périodes de crise, le magasin des fers des *ateliers d'Olten* a été agrandi en magasin central. En raison du déplacement imminent de quelques voies de la gare, l'atelier des tracteurs sera reculé et agrandi de façon à répondre aux besoins accrus.

Le nouveau magasin de pièces interchangeables et, après transformation, la cave à huile des *ateliers de Bienne* ont été mis en service.

L'entrée principale des *ateliers de Bellinzone* a été agrandie.

A la forge des *ateliers de Zurich*, l'ancien marteau à vapeur, qui n'était plus utilisable, a été remplacé par un marteau plus puissant.

De 1951 à 1953, les installations électriques des *ateliers de Coire* seront adaptées à la tension normale.

D. Service des bateaux sur le lac de Constance

Tous les bateaux ont été munis de haut-parleurs. En vue d'améliorer le service du restaurant, les installations frigorifiques ont été perfectionnées et renouvelées.

Nous avons dû demander au Chemin de fer fédéral allemand de nous louer pendant la saison d'été un bateau à voyageurs pour les courses dominicales sur la ligne Constance—Romanshorn.

Travaux

A. Généralités

1. *Gare de Berne.* A la suite du concours d'idées se terminant en mai 1950, un avant-projet de nouveaux bâtiments aux voyageurs et de service a été établi pour servir de base à la discussion. Cet avant-projet, qui s'inspirait des recommandations du jury, a été adressé au début de 1951 au Conseil exécutif du canton de Berne, au Conseil communal de la ville de Berne et à la Direction générale des PTT; il sert en même temps à tous les participants de base provisoire pour continuer les travaux.

2. *Agrandissement de la gare de Zurich.* En juin 1949, en commun avec les CFF, le gouvernement du canton de Zurich et le Conseil municipal de la ville de Zurich avaient demandé un préavis à un spécialiste neutre sur le projet général de 1946 pour l'extension de la gare de Zurich. Ce préavis a été livré en juillet; il est très volumineux et contient plusieurs contre-propositions qui sont maintenant soumises à un examen détaillé.

3. *Bâtiment d'administration du « Sihlhof » à Zurich.* Pour des raisons de politique économique, les Chambres fédérales se sont bornées à octroyer le crédit pour l'acquisition du terrain, en sorte que la construction a encore dû être ajournée.

B. Constructions, transformations et extensions

1. *Construction de la ligne de raccordement Genève-Cornavin—La Praille.* La route du Grand-Lancy a été terminée et ouverte à la circulation. A La Praille, nous avons encore posé la voie sur 900 mètres. Le quai aux marchandises est achevé. Le remblayage a été poursuivi.

2. *Constructions et agrandissements dans les gares et stations.*

Nous avons achevé les grands travaux ci-après:

Transformation du bâtiment aux voyageurs de Brigue; transformation et agrandissement du bâtiment aux voyageurs d'Aarau; construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs à Nieder- und Oberurnen; transformation des locaux de service dans les bâtiments aux voyageurs du Locle-Ville et de Saint-Imier; transformation de la recette aux voyageurs à Vevey; agrandissement du buffet de gare de Delémont; aménagement d'une salle de conférences et rénovation du buffet de Ire classe à Berne; agrandissement du bureau de renseignements, transfert d'un logement de service et installation de locaux de service pour le buffet

de gare dans la cave du bâtiment aux voyageurs à Bâle; transformation des bureaux de l'administration aux marchandises de Bâle; transformation des bureaux du change et du télégraphe, construction d'un magasin à fourrages à Chiasso; construction d'un bâtiment de service avec route et pont d'accès pour l'entretien des lignes de contact et installation d'un transporteur de dossiers dans la halle d'expédition de l'administration aux marchandises à Zurich; amélioration de l'alimentation en énergie électrique à Winterthour; construction du quai II avec marquise et d'un deuxième passage inférieur au Locle-Ville; construction d'un quai intermédiaire à Sursee; pose des voies 8 et 9 et aménagement de la cour de débord et construction d'un bâtiment pour le service de la voie à Sion; extension des installations de voies de diverses gares du tronçon Winterthour—Wald, en prévision de l'électrification.

Les importants travaux suivants se trouvaient en cours d'exécution:

Construction d'une nouvelle gare aux marchandises à Lausanne—Sébeillon; transfert des W.-C. publics au sous-sol du bâtiment aux voyageurs et aménagement d'un salon de coiffure à Lausanne; transformation du buffet de gare de La Chaux-de-Fonds; transformations dans le bâtiment aux voyageurs de Porrentruy; surélévation du bâtiment aux voyageurs à Soleure g. p.; extension des installations de gare et de dépôt, ainsi que construction de bâtiments annexes pour l'EBT à Berthoud; transformation et agrandissement du bâtiment aux voyageurs, ainsi que ravalement des façades à Reinach; construction d'un nouveau bâtiment de service et annexe et d'une nouvelle marquise à Zoug; construction de locaux pour le service de la voie sous le viaduc routier à Brunnen; construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'un passage sous voies à Horgen; transformation de locaux dans le bâtiment de la grande vitesse de Zurich en vue de l'installation d'un atelier et d'un magasin pour la section des installations électriques; transformation du bâtiment aux voyageurs à Winterthour; transformation du bâtiment aux voyageurs et aménagement du buffet au 1er étage à Rorschach-Port; construction d'un quai militaire à Berne-Wilerfeld; prolongement du passage sous voies pour piétons à Olten; amélioration des voies d'entrée est à Langnau; déplacement de la ligne du Seetal aux km 10,760/920 et 11,320/550 à Ballwil, et séparation du chemin de fer et de la route; construction d'un quai intermédiaire et d'un passage pour piétons au km 154,019 à Giubiasco; extension du faisceau de voies nord et agrandissement de la cour de débord à Nieder- und Oberurnen.

3. *Doubles voies.* L'exploitation en double voie a été inaugurée sur les tronçons suivants: Auvernier—Colombier, le 26 janvier, Villaz/Saint-Pierre–Chénens, le 18 mars, Egerkingen–Hägendorf, le 20 mai, Colombier–Boudry, le 24 août, Hägendorf–Wangen b. Olten, le 24 octobre et Schübelbach–Buttikon–Reichenburg, le 18 décembre. Le doublement de la voie est en cours sur les tronçons Bevaix—Boudry, Rosé—Matran, Giubiasco—Cadenazzo, Wangen b. Olten—Olten-Hammer, Siebnen-Wangen—Schübelbach-Buttikon et Räterschen—Winterthour-Grüze.

4. *Ponts.* Le pont à treillis au km 71,280 du tronçon Sisseln—Stein-Säckingen a été remplacé par une construction mixte acier-béton. La transformation du pont de l'Aar « Tannwald », entre Läufelfingen et Olten, est terminée, à l'exception de l'isolation. Les deux tabliers à âme pleine du pont de Kirchbach au km 45,343 du parcours Erstfeld—Amsteg-Silenen ont été remplacés par deux ponts en auge. Le pont de la Morobbia — une construction mixte acier-béton — qu'empruntera la seconde voie en train d'être posée entre Giubiasco et Cadenazzo, au km 154,620, est maintenant terminé.

Les fortes chutes de pluie survenues en août ont détruit plusieurs ponts routiers et de chemins de fer privés; pour y remédier, les Chemins de fer fédéraux ont fourni 180 m de matériel de pont de secours, qu'ils ont en partie monté eux-mêmes.

5. *Signaux et installations de sécurité.* Nous avons mis en service 19 enclenchements électriques, 290 signaux lumineux et 18 barrières à commande électrique.

Le block de ligne a été posé sur les parcours Fribourg—Givisiez, Villaz-Saint-Pierre—Cottens, Viège—Brigue, Liesberg—Zwingen, Moutier—Court, Alpnachstad—Giswil, Gisikon-Root—Rotkreuz, Littau—Wolhusen, Gümligen—Worb, Ziegelbrücke—Schänis, Ziegelbrücke—Nieder- und Oberurnen, Otelfingen—Zurich-Affoltern, Bassersdorf—Effretikon, Glattbrugg—Oberglatt et Saint-Gall-Saint-Fiden—Goldach.

Nous avons poursuivi la pose d'aimants de voie pour l'arrêt automatique des trains. A la fin de l'exercice, des 2839 km de lignes à voie normale de notre réseau, 2477 km, c'est-à-dire 87%, étaient munis de ces dispositifs aux signaux avancés, de passage et de sortie. Sur 222 autres kilomètres, c'est-à-dire 8%, des aimants de voie ont été posés aux signaux avancés d'entrée.

6. *Passages à niveau.* Nous avons supprimé 16 passages à niveau; sept d'entre eux ont été remplacés par des passages inférieurs ou supérieurs.

7. *Installations à courant faible et à basse tension.* Nous avons mis en service des haut-parleurs dans les gares de Thoune, Soleure, Chiasso, Konolfingen, Aarau et Arth-Goldau. De nouveau centraux téléphoniques ont été aménagés à Delémont, Porrentruy et à la gare aux marchandises de Zurich. Nous sommes en train d'installer un dispositif d'assentiment électrique pour le service des marchandises à Zurich.

C. Renouvellement des voies

Durant l'exercice, nous avons exécuté les travaux suivants:

a) Renouvellement de la voie et du ballast
» » voie avec du matériel neuf, 159,9 km
» » » » » » usagé, 63,1 km
» du ballast avec augmentation du nombre des traverses et renouvellement du ballast seul, 18,8 km;

b) Renouvellement des aiguilles
341 aiguilles avec du matériel neuf
216 » » » » usagé.

Nous avons ainsi exécuté entièrement le programme de renouvellements prévu dans le budget.

D. Travaux d'entretien

1. Les travaux d'entretien prévus ont été exécutés intégralement.

2. Les essais, commencés en 1948, de réglage des voies d'après le système du soufflage ont été étendus à 36% des cantons de voie. Les résultats de cette année donnent satisfaction au point de vue technique et économique. En 1952, l'entretien méthodique par le procédé du soufflage sera étendu à environ 50% des cantons de voie.

E. Electrification

La traction électrique a été inaugurée le 7 octobre sur le parcours Winterthour—Wald.

F. Perturbations dues à des phénomènes naturels et à des événements extraordinaires

1. Le 20 janvier, une série d'avalanches sont descendues sur la rampe nord de la ligne du Saint-Gothard: dans le Märchlisbach, entre Amsteg et Gurtnellen, dans le Kohlplatzbach, entre Wassen et Goeschenen, au Ritikehlen et à quatre reprises au Ahornkehlen. Les lignes de contact ont subi des dégâts. Le 21 janvier, des masses de neige ont recouvert la voie côté montagne au km 89,690, entre Airolo et Ambri. La circulation des trains a été interrompue 36 heures.

Sur la ligne du Brunig, des avalanches ont aussi interrompu le trafic le 20 janvier entre Ebligen et Oberried (avalanches du Minacheri) et entre Brienz et Ebligen (avalanche du Mattengraben). La seconde de ces avalanches a emporté le pont en poutrelles de fer et quelque 100 m de voie. Le trafic, maintenu par bateaux et automobiles, a repris sur la voie le 23 janvier.

Les 11 et 12 février, de grandes masses de neige fraîche ont bloqué la circulation des trains sur le versant sud de la ligne du Saint-Gothard, provoquant de sérieux retards.

La perturbation la plus grave de l'hiver 1950/51 devait se produire le 13 février avec une avalanche descendue entre Lavorgo et Bodio à 5 h. 23. Une masse de neige détachée du Pizzo Erra recouvrait les deux voies sur environ 100 m à l'entrée nord du tunnel de Travi. L'amas de neige et de déblais atteignait de 5 à 16 m de hauteur et pénétrait jusqu'à 10 m dans le tunnel. En même temps, la route cantonale était obstruée sur 40 m de longueur. Elle fut rendue à la circulation à 14 h., de sorte qu'il fut possible d'assurer un service de transbordement avec les autocars des PTT entre Lavorgo et Bodio. Le déblaiement de l'amas de neige, de pierres et de

troncs d'arbres, d'un volume approximatif de 8000 m³, fut une tâche très pénible, qui prit beaucoup de temps. Les trains ne purent recommencer à circuler que le 21 février, à 14 h. 30, après huit jours et demi d'interruption. Les transports urgents de denrées alimentaires ont pu être détournés par la ligne du Simplon.

2. Le 21 février, vers 16 h. 30, un mur de soutènement s'est écroulé sur une longueur de 9 m entre Effretikon et Illnau; 10 m³ de terre et de pierres sont tombés sur la voie peu avant le passage du train 8136. Le mécanicien actionna le frein rapide, mais ne put empêcher la locomotive et cinq véhicules de pénétrer dans l'éboulement. La ligne fut impraticable jusqu'à 19 h. 30. Le trafic a été maintenu par transbordement. Personne n'a été blessé.

3. Le 12 avril, le wagon de queue du train 816 a déraillé entre Lavorgo et Giornico, au km 113,623; il fut traîné jusqu'au km 117,780. Il fallut mettre la voie hors de service durant six heures. La plupart des traverses ayant dû être remplacées, le dommage a été important.

4. Le 24 avril, vers 20 h. 15, une avalanche est descendue au km 88,120, entre Airolo et Ambri. Le train 171 est entré en pleine vitesse dans la masse de neige et de pierres, ce qui provoqua le déraillement de la locomotive, du fourgon et du wagon-restaurant. Une personne fut tuée et six blessées. La circulation a été interrompue jusqu'au 26 avril, à minuit 10.

Au même endroit, une coulée de terre mêlée de troncs d'arbre a envahi la voie à 23 h., dans la nuit du 27 au 28 mai, sous l'effet de pluies diluviennes. L'interruption du trafic a duré jusqu'au 29 mai à 19 h.

5. Des rochers sont tombés sur la ligne le 5 juin, à 18 h. 30, entre Magadino et San Nazzaro, interrompant la circulation des trains pour plusieurs heures.

6. Des pluies torrentielles, qui tombèrent sans interruption pendant trente heures, ont sérieusement endommagé les installations ferroviaires au Tessin, le 8 août, et provoqué des interruptions de trafic qui durèrent jusqu'à une semaine.

A Osogna, le Boggera est sorti de son lit, obstruant de ses alluvions les ouvertures des ponts au km 137,770, submergeant la gare et laissant une couche de limon qui atteignait 2 m de hauteur à proximité de son cours et près de la halle aux marchandises, et 20 cm à quelque 200 m. Par la suite, il fallut enlever environ 10 000 m³ de déblai. Au km 140,330 également, un peu au-dessous d'Osogna, où le riale Cresciano avait aussi bouché le passage, des alluvions se sont déposées sur la voie.

Deux autres interruptions se sont produites entre Giubiasco et Rivera-Bironico. Au km 156,880, le riale Pian di Nè a charrié une masse incroyable de limon, qui bloqua son cours. Près de 400 m³ de matériaux ont recouvert la voie. Au km 161,500, un glissement de terrain a enseveli les deux voies.

Entre Rivera-Bironico et Taverne, il n'y eut pas moins de six interruptions. Le Vedeggio avait si fortement crû, qu'il passa par-dessus le pont du km 167,660 et submergea la voie vers Mezzovico. — La halte de Mezzovico a été en partie inondée par le torrent au km 168,860, sans qu'il y ait eu de dépôt. Après l'écoulement des eaux, on pouvait circuler de nouveau sur les voies. Le ruisseau qui coupe la voie au km 169,360, a laissé 30 m³ de déblai sur elle. Entre les km 169,900 et 170,200, le Vedeggio a aussi inondé la voie et l'a ensablée sur 200 m. Les eaux ont emporté le ballast sur 100 m et arraché les pavés de la berge. Des km 170,880 à 170,970 et 172,450 à 172,600, elles ont démoli l'infrastructure de la voie côté vallée. Sur cette ligne, la circulation a été totalement interrompue un jour seulement; à la fin de l'année, elle n'avait cependant pas encore pu être reprise sur les deux voies.

Dans la plaine de Magadino, sur la ligne Giubiasco—Locarno, le Tessin en crue a passé par-dessus les digues devant canaliser les hautes eaux, surtout sur la rive droite. Il se forma un lac le long du talus du chemin de fer, entre le pont sur le Tessin et Riazzino, les ouvertures ne suffisant plus à l'écoulement des eaux. Au km 163,750, où il y a une de ces ouvertures, la digue céda et fut entraînée des deux côtés; il y eut finalement une brèche de 40 m de large. La construction d'un pont provisoire permit de rétablir le trafic au bout d'une semaine.

Les dommages causés par le mauvais temps aux installations ferroviaires atteignent plus d'un million de francs.

7. Le 12 novembre, un glissement de terrain s'est produit sur le parcours italien de la ligne du Simplon, entre Varzo et Preglia, atteignant le hameau de Burra. Trois personnes trouvèrent la mort dans la maison de garde. La voie ferrée a été recouverte sur 412 m d'une masse de rochers et de pierres atteignant par endroits dix mètres d'épaisseur.

L'évacuation des matériaux, tout de suite entreprise par les FS, a été à ce point activée que, le 27 décembre, les trains pouvaient de nouveau circuler sur une voie.

Du 16 novembre au matin du 27 décembre, les voyageurs ont été conduits par autocars de Varzo à Domodossola et vice versa.

Usines électriques

A. Economie électrique

1. La mise en service de la nouvelle galerie d'amenée de l'usine de Massaboden en mai 1950, l'adduction dès le 19 décembre 1950 du Triège dans le lac de Barberine et l'écoulement des irruptions d'eau dans la galerie d'adduction, en cours de construction, de la Garegna dans le lac Ritom ont accru nos disponibilités en énergie de 22 millions de kWh en 1951, dont 13 millions de kWh en été (mai—septembre) et 9 millions de kWh en hiver (octobre—avril).

2. Durant l'exercice 1950/51 (d'octobre 1950 à septembre 1951), nous avons produit et reçu:

		(1949/50)
Dans nos propres usines	681 074 000 kWh	(588 308 000 kWh)
» des usines communes	237 648 000 »	(184 467 000 »)
D'autres usines privées	133 467 000 »	(171 508 000 »)
Total de l'énergie produite et reçue	1 052 189 000 kWh	(944 283 000 kWh)

Cette énergie a été utilisée comme il suit:

Traction CFF (à la sortie des sous-stations)		818 993 000 kWh
Autres usages propres		5 744 000 »
Livraisons à des chemins de fer privés		26 042 000 »
Propre consommation des usines électriques et sous-stations, pertes de transmission, de transformation et de conversion		126 499 000 »
Total pour l'exploitation du chemin de fer		977 278 000 kWh
Livraisons à d'autres consommateurs (servitudes)	9 882 000 kWh	
Livraison d'énergie en excédent	52 218 000 »	
Consommation pour le pompage d'eau à l'usine de l'Etzel	8 592 000 »	
Pertes de transmission et de transformation	4 219 000 »	74 911 000 kWh
Consommation totale		1 052 189 000 kWh

Pendant l'exercice 1950/51, la consommation d'énergie a été plus élevée de 70 324 000 kWh que pendant l'année précédente. Pour environ 25 millions de kWh, cette augmentation résulte du fait que nous n'avons pas eu à prendre les mesures d'économie qui avaient été nécessaires pendant la période d'hiver 1949/50, et, pour les autres 45 324 000 kWh, elle s'explique par l'accroissement de quelque 3% des parcours de trains en service des voyageurs et par l'intensification du trafic des marchandises.

3. Au début de la période d'hiver 1950/51, il manquait dans nos bassins d'accumulation 8 millions de kWh; en outre, en tablant sur la production de nos usines avec des conditions hydrauliques défavorables et sur des livraisons d'énergie normales de la part des entreprises électriques, nous aurions dû disposer de 70,5 millions de kWh de plus pour couvrir nos besoins probables en énergie d'hiver. En utilisant largement les possibilités techniques d'échange de courant monophasé, nous avons pu obtenir 60 millions de kWh des entreprises électriques, à titre d'énergie de secours extraordinaire. Grâce à cet appoint, il nous a été possible de nous en tenir jusqu'au milieu de novembre au programme d'utilisation extrême de nos lacs d'accumulation. Les fortes chutes de pluie qui sont survenues durant la seconde moitié de novembre 1950 ont amélioré la situation à tel point que nous avons pu renoncer à toute énergie de secours dès le 26 décembre 1950. Il n'a pas été nécessaire de limiter la consommation d'énergie pour l'exploitation. Dès le 21 février 1951, les chaudières électriques ont pu être remises en service dans les ateliers et les buffets de gare.

4. Grâce aux grosses masses de neige accumulées en haute montagne, nos lacs d'accumulation ont pu être remplis en temps voulu. En été, à l'usine de l'Etzel, l'eau pompée du lac de Zurich dans celui de la Sihl l'a été exclusivement pour le compte de tiers.

B. Usines électriques

1. *Barberine.* Le 30 janvier, nous avons mis en service la galerie de 3,82 km de longueur amenant les eaux du Triège au lac de Barberine. Du côté de Barberine, un limnigraphe a été installé à la sortie de la galerie du Triège. Une conduite à haute tension devant relier Emosson au nouveau barrage de Vieux-Emosson a été installée jusqu'aux gorges du Vieux. Pour protéger les conduites forcées contre les avalanches, il a fallu construire des paravalanches sur les flancs des Six-Jeurs, au-dessus du château d'eau. La route d'accès de l'alpe d'Emosson à l'emplacement du barrage projeté au Vieux-Emosson a été presque terminée et elle a été asphaltée. Nous avons commencé à installer le chantier du futur barrage de Vieux-Emosson.

Le 31 décembre 1951, le lac de Barberine contenait un volume d'eau utilisable de 25,9 millions de m³ (année précédente 30,2), ce qui représente une quantité d'énergie de 73,2 millions de kWh (85,4) pour les deux usines réunies de Barberine et de Vernayaz. Le lac plein a 39 millions de m³ d'eau. Le niveau le plus bas a été atteint le 19 avril (30 avril); il restait 2,5 millions de m³ d'eau utilisable (1,3).

2. *Amsteg.* La prise d'eau du Fellibach, endommagée par des chutes de rochers, a été remise en état. Le point d'alimentation nord de la section de ligne de contact Amsteg-Steinen a été pourvu d'un dispositif automatique de contrôle et de réenclenchement.

3. *Ritom.* Le creusage de la galerie d'adduction de la Garegna dans le lac Ritom a été continué du côté de Piora, dans la zone crevassée des dolomites; le 31 décembre 1951, la galerie atteignait une longueur de 804 m 50. Dans l'ensemble, l'avancement de la galerie, qui se heurte à de grosses difficultés en raison des conditions géologiques, avait, à fin décembre, atteint 1608 m, ce qui représente 64,7% de la longueur totale. La neige tombée en abondance et les avalanches ont endommagé partiellement les installations du chantier, à l'entrée de la galerie, et interrompu temporairement l'amenée du courant sur les lieux de travail. Les travaux ont dû être arrêtés pendant 23 jours au total. L'installation du chantier et de la grue devant servir à la construction du nouveau barrage a été achevée. Le téléphérique destiné au transport du matériel entre Piotta et Piora a été mis en service. Nous avons continué à excaver les fondations du mur, poursuivi aux alentours et dans la région du lac le détournement des routes et chemins et fait sauter des rochers en vue de l'agrandissement du château d'eau.

Le 31 décembre 1951, le lac Ritom avait 18,5 millions de m³ d'eau utilisable (18,3), ce qui équivalait à 30,3 millions de kWh (30,1). Plein, le lac contient 27,5 millions de m³. Le niveau le plus bas a été atteint le 21 avril (29 avril); ce jour-là, il restait 0,2 million de m³ d'eau utilisable (0,5).

4. *Etzel.* Le 31 décembre 1951, il y avait dans le lac de Sihl 63,9 millions de m³ d'eau (61,7). La part des CFF était de 38,2 millions de m³ (32,2), ce qui représentait une quantité d'énergie de 38,2 millions de kWh (32,2). Le lac peut contenir en tout 91,8 millions de m³. Il a atteint son niveau le plus bas le 14 mars (18 mars), avec 18,1 millions de m³ d'eau utilisable (14,1).

5. *Rupperswil-Auenstein.* Des appareils helios ont été installés pour le graissage des appareils distributeurs des deux turbines kaplan. Par suite des hautes eaux de novembre 1950, le lit de l'Aar s'est creusé au-dessous de l'embouchure du canal de fuite.

C. Lignes de transport

Par suite de la pose de la deuxième voie à la gare de Schübelbach, nous avons dû déplacer la ligne à 66 kV Usine de l'Etzel-Sargans. Les hautes eaux des 8 et 9 août, au Tessin, ont endommagé la ligne de transport à 60 kV Giubiasco—Melide en plusieurs endroits entre Bironico et Cadempino, dans le val d'Agno. Les inondations des 10/12 et 18/19 novembre ont occasionné de nouveaux dégâts à la même ligne de transport. Chaque fois, il a fallu consolider des fondations de mât.

D. Sous-stations

La pose de nouveaux interrupteurs d'alimentation à 15 kV, avec installation de contrôle automatique, est terminée aux sous-stations de Goeschenen, Giornico, Giubiasco et Melide; elle se poursuit à Steinen. On l'entreprend à Puidoux, Muttenz et Olten. A l'usine de Vernayaz et dans les sous-stations d'Ausserholligen, Bussigny, Puidoux, Berthoud, Emmenbrücke, Giornico, Giubiasco, Melide, Sihlbrougg, Steinen et Sargans, des relais rapides remplacent maintenant les relais à maximum des interrupteurs d'alimentation.

Aux sous-stations d'Emmenbrücke, Olten et Bienne, un dispositif de protection buchholz a été posé sur un transformateur à 3000 kVA du chemin de fer.

Comptes

Aperçu général

L'année 1951 a été caractérisée par un très fort trafic. Dans le service des marchandises, les recettes atteignent un montant qui n'avait encore jamais été obtenu jusqu'ici. Les recettes du service des voyageurs, elles aussi, ont augmenté par rapport à l'année précédente, mais demeurent toutefois légèrement inférieures au record de 1949. Et ces bons résultats de 1951 ont été obtenus avec un personnel dont l'effectif est inférieur d'environ 1300 unités à celui de 1948, où il fut le plus élevé pour la période d'après-guerre. Relevons cependant que l'effectif moyen de 1951, avec le degré de rationalisation actuel, aura de la peine à la longue à répondre aux exigences d'un tel trafic. L'exercice de l'année 1951 a été, en outre, favorisé dans les dépenses de choses, en ce que, grâce aux stocks existants, nous n'avons subi que partiellement la hausse des prix (plus tard, en cas de fléchissement des prix, nous aurons le phénomène contraire). Enfin, par suite de conditions hydrographiques exceptionnellement favorables, les dépenses pour l'achat d'énergie électrique ont été inférieures à celles d'autres exercices. Ayant bénéficié d'une combinaison de circonstances favorables, nous ne pouvons guère compter retrouver le résultat record de 1951 lors des exercices ultérieurs.

A l'excédent d'exploitation, qui dépasse sensiblement le résultat de 1950 et les prévisions budgétaires, s'opposaient, il est vrai, dans le compte de profits et pertes des charges elles aussi notablement supérieures à celles de 1950. Ainsi que nous l'avons relevé l'année dernière, les comptes de l'année 1950 ne donnaient qu'une image incomplète des résultats réels de l'exercice. Pour ce qui est des amortissements insuffisants, nous avons pu opéré la correction en 1951 mais, tout comme l'année passée, le compte de profits et pertes continue à être grevé de charges qui ne concernent pas l'exercice ou qui sont même tout à fait étrangères à l'exploitation (part annuelle à la diminution de l'insuffisance d'amortissement, service des intérêts du déficit de la caisse de pensions et de secours, allocations de renchérissement aux pensionnaires). C'est ce qui explique que en dépit de recettes records, le bénéfice de l'exercice ne soit que de 8 millions de francs.

La *charge totale par genre de dépenses des Chemins de fer fédéraux* pour l'administration, l'exploitation et l'entretien, ainsi que pour les acquisitions et les constructions, se décompose comme il suit:

	Compte de 1950 fr.	Budget de 1951 fr.	Compte de 1951 fr.
Charges pour le personnel	355 905 686	353 350 000	370 563 466
Dépenses de choses	226 095 498	219 287 100	221 520 760
Amortissements	79 386 496	77 676 000	127 914 204
Frais de capitaux	50 597 441	51 565 000	49 638 438
Autres charges [1])	47 226 969	44 980 000	51 472 407
Charge totale	759 212 090	746 858 100	821 109 275
A cette charge s'opposent les montants suivants:			
Produit d'exploitation [2])	639 429 290	606 068 000	712 668 284
Autres produits	9 804 052	6 290 100	11 727 285
Dépenses de construction actives	109 978 748	110 500 000	104 713 706
Produit total et dépenses actives	759 212 090	722 858 100	829 109 275
La différence correspond au solde mentionné dans le compte de profits et pertes			
solde actif	—	—	8 000 000
solde passif	—	24 000 000	—

[1]) Ces charges comprennent principalement les intérêts du déficit de la réserve mathématique de la CPS (21 millions de francs), la différence entre l'intérêt effectif et l'intérêt garanti au taux de 4% des valeurs de cette caisse (2,6 millions de francs), ainsi que les allocations de renchérissement aux pensionnaires (24 millions de francs)

[2]) Sans les crédits découlant des relations internes entre les comptes des services

Les *charges pour le personnel*, qui constituent la plus importante catégorie de charges, ont subi l'évolution suivante:

	Compte de 1950 fr.	Budget de 1951 fr.	Compte de 1951 fr.
Traitements, appointements et salaires	248 167 559	250 183 100	254 042 930
Allocations de renchérissement	24 816 756	25 018 300	25 404 293
Allocations supplémentaires de renchérissement	—	—	8 677 935
	272 984 315	275 201 400	288 125 158
Indemnités de résidence	9 062 342	8 846 800	9 391 022
Allocations pour enfants	6 874 233	6 844 500	7 199 847
Suppléments pour enfants	—	—	306 595
Autres éléments des traitements et salaires (allocations de mariage, allocations de naissance, gratifications pour ancienneté de service, jouissance du traitement après décès, etc.)	2 398 827	2 315 500	2 355 484
Total des traitements, appointements, salaires et éléments de même nature	291 319 717	293 208 200	307 378 106
Allocations supplémentaires et indemnités diverses	17 182 392	17 164 400	17 949 755
Uniformes	3 803 982	3 491 700	3 678 058
Contributions à la caisse de pensions et de secours [1]	26 190 891	22 821 000	21 399 049
Contributions à l'AVS	5 740 095	5 790 300	6 067 130
Assurance-accidents	6 816 457	6 764 200	6 648 481
Autres dépenses pour le personnel (primes et récompenses, contributions à la caisse-maladie pour le personnel CFF, remise de boissons sans alcool, etc.)	825 331	484 800	1 448 189
	351 878 865	349 724 600	364 568 768
moins: Participations de tiers aux dépenses pour le personnel	– 3 235 025	– 3 233 400	– 3 248 934
Charges pour le propre personnel	348 643 840	346 491 200	361 319 834
Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration (ouvriers d'entrepreneurs, nettoyeuses, etc.)	7 261 846	6 858 800	9 243 632
	355 905 686	353 350 000	370 563 466

De l'augmentation des traitements, appointements et salaires d'environ 6 millions de francs par rapport à l'année précédente, 4,3 millions de francs sont la conséquence du nouveau statut des fonctionnaires. Les dispositions transitoires n'ont permis à aucun agent d'atteindre le nouveau maximum de sa classe en 1950, de sorte que tous les fonctionnaires ont eu droit à une augmentation ordinaire de traitement le 1er janvier 1951. Maintenant le personnel est au bénéfice des principales améliorations. Les autres effets à produire par le statut jusqu'à la stabilisation de la situation ne se feront plus sentir beaucoup les prochaines années. Les modifications apportées rétroactivement au 1er janvier 1950 (1re étape) à la classification des fonctions, conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 9 février 1951, ont en outre entraîné un surcroît de dépenses de 1,3 million. L'accroissement de l'effectif du personnel a coûté 0,4 million. Les dépenses en plus par rapport au budget proviennent principalement du plus grand nombre d'agents auquel il a fallu avoir recours en raison de l'augmentation des prestations d'exploitation. Les allocations supplémentaires de renchérissement versées en vertu de la loi fédérale du 3 octobre 1951 sont restées dans les limites des prévisions du message du Conseil fédéral du 6 septembre 1951. Les allocations supplémentaires et indemnités diverses ont augmenté proportionnellement aux prestations d'exploitation.

Les contributions à la caisse de pension et de secours comprennent les 17,3 millions de contributions périodiques (année précédente 22,2 millions) et les 4,1 millions (année précédente 4 millions) à verser par l'administration pour compenser l'augmentation du déficit technique provenant de l'accroissement du gain assuré. Les contributions périodiques ont diminué de 4,9 millions de francs parce que nous n'avons plus besoin

[1]) Sans les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours

de verser les contributions spéciales de 2% auxquelles nous avons été contraints pour la dernière fois en 1950 afin d'amortir la charge supplémentaire qu'a entraînée l'adaptation de l'assurance CPS au renchérissement de la vie et à l'assurance-vieillesse et survivants (statuts modifiés du 1er janvier 1949).

L'article assurance-accidents renferme les dépenses ci-après pour le personnel des CFF:

	Compte de 1950 fr.	Budget de 1951 fr.	Compte de 1951 fr.
Primes à la CNAL			
pour les accidents professionnels	4 189 726	4 129 600	4 264 524
pour les accidents non professionnels	1 789 144	1 691 300	1 821 967
Divers (valeurs capitalisées des suppléments de rente, abandon de rentes, etc.)	837 587	943 300	561 990
	6 816 457	6 764 200	6 648 481

Les dépenses de l'article « Divers » ont diminué proportionnellement aux valeurs capitalisées des suppléments de rente, lesquelles avaient été extraordinairement élevées l'année dernière.

Les « Autres dépenses pour le personnel » ont augmenté par rapport à l'année précédente et au budget en raison du don fait à la caisse-maladie du personnel des CFF à l'occasion du cinquantenaire des CFF.

Les participations de tiers aux dépenses de personnel se répartissent en

	Compte de 1950 fr.	Budget de 1951 fr.	Compte de 1951 fr.
Indemnités de chômage de la CNAL	1 674 905	1 721 900	1 643 515
Rentes de la CNAL et de l'assurance militaire	417 327	366 400	461 423
Allocations pour perte de salaire en cas de service militaire	655 817	643 400	644 957
Participation du personnel à l'assurance contre les accidents non professionnels	360 263	358 600	365 847
Autres participations	126 713	143 100	133 192
	3 235 025	3 233 400	3 248 934

Les charges pour le propre personnel sont basées sur l'effectif du personnel indiqué ci-après:

	Compte de 1950	Budget de 1951	Compte de 1951
Personnel occupé en permanence et à journée entière (fonctionnaires, employés, ouvriers d'exploitation et autres agents occupés en permanence et à journée entière)	34 475	33 976	34 297
Personnel non occupé en permanence et à journée entière (ouvriers auxiliaires, gardes auxiliaires du service des barrières et des gares, et autres personnes non occupées en permanence)	1 722	1 621	2 108
Apprentis de gare	404	352	367
Apprentis de train	53	47	69
Apprentis professionnels	250	278	255
Total du propre personnel (sans ouvriers étrangers à l'administration)	36 904	36 274	37 096

Par suite d'intensité du trafic, l'effectif du personnel a augmenté de 192 unités par rapport à l'exercice précédent. Le budget a été établi sous l'influence du recul du trafic enregistré au cours de la première moitié de l'année 1950; c'est ce qui explique la différence de 822 hommes par rapport au budget. Les ouvriers d'entrepreneur ne sont pas compris dans ces chiffres. L'augmentation du nombre de ces ouvriers ressort des montants se rapportant aux dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration où nous constatons une augmentation de 2 millions de francs par rapport à l'année précédente et de 2,4 millions de francs comparativement

au budget, ce qui correspond à un accroissement de 300 et de 370 unités. Il est vrai que l'accroissement de l'effectif du personnel (492 hommes ou 1,3%) se trouve justifié par une importante augmentation des parcours (4,3% pour les véhicules moteurs et 18% pour les quantités transportées).

Par rapport à 1950, la diminution des dépenses de choses (environ 4,6 millions de francs) résulte principalement de la limitation des travaux de construction. Par rapport au budget, il y a une augmentation qui est due avant tout au renchérissement des matières.

Pour ce qui est des autres articles de l'aperçu général *(amortissement, frais de capitaux, autres charges, produits d'exploitation, autres produits, dépenses de constructions actives)*, nous renvoyons aux chapitres ci-après.

Compte de construction

Par rapport au budget et au compte de 1950, les dépenses de construction se présentent comme il suit:

	Compte de 1950 fr.	Budget de 1951 fr.	Compte de 1951 fr.
Immobilisations du chemin de fer			
Immeubles et installations			
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	18 519 219	19 362 600	17·902 902
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	5 766 309	4 670 000	4 621 520
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	13 402 595	12 681 600	12 496 148
Electrification de lignes	2 681 941	2 858 000	2 526 178
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact	36 037 014	33 650 000	32 619 439
Achat de mobilier, machines et ustensiles	4 027 044	3 186 800	3 608 107
Véhicules	48 432 717	47 997 000	48 282 675
Immobilisations des usines électriques	6 006 051	6 859 000	5 457 689
Immobilisations des ateliers	2 009 752	3 535 000	2 626 666
	136 882 642	134 800 000	130 141 324
Réserve générale pour imprévu	—	2 000 000	—
	136 882 642	136 800 000	130 141 324

Sur le total de 130,1 millions de francs de dépenses, 104,7 millions sont des dépenses actives qui ont été portées en augmentation des immobilisations. Les 25,4 millions restants grèvent le compte d'exploitation, à titre de dépenses non actives.

La réalisation du programme de construction a été retardée par la suractivité économique, qui a atteint un nouveau chiffre record, notamment dans l'industrie du bâtiment. Nous avons favorisé autant que possible cet ajournement des travaux, qui rentrait dans le cadre des décisions propres à équilibrer l'activité économique. Le fait que les dépenses ont été de 6,7 millions de francs inférieures aux prévisions budgétaires et aux dépenses de l'année précédente représente une participation aux mesures prises par le Conseil fédéral pour lutter contre la hausse des salaires et des prix.

Nous citons brièvement ci-après, par chapitre, les écarts les plus importants par rapport au budget. Pour le détail, nous renvoyons à l'appendice au compte de construction (pages 57—72), où sont énumérés tous les objets de plus de 100 000 francs, avec les montants budgétés et les dépenses effectives.

Transformation et extension de gares et de bâtiments de service. Les dépenses pour la continuation des travaux à la nouvelle gare aux marchandises de Lausanne-Sébeillon sont restées de 1,1 million de francs inférieures au montant annuel budgété, ensuite du retard dans le programme de construction. Le montant de 1 million de francs prévu pour l'extension de la gare de Buchs (Saint-Gall) n'a pas été utilisé du fait que les Chemins de fer fédéraux autrichiens, administration cojouissante, ne se sont pas encore prononcés sur le nouveau projet qui leur a été soumis.

Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie. Les dépenses sont restées dans les limites du budget. Il faut seulement mentionner l'ajournement provisoire des travaux d'extension des voies dans diverses gares du tronçon Oberglatt—Niederweningen, qui étaient en rapport avec le projet d'électrification de la ligne et figuraient au budget de 1951 pour la somme de 0,4 million de francs.

Construction de nouvelles lignes et doublements de voies. Dans l'ensemble, les dépenses de ce chapitre sont restées dans les limites du budget. L'achèvement de la double voie Romont—Chénens a nécessité une somme nettement inférieure aux prévisions (— 1,2 million de francs), car en 1950 déjà les travaux ont pu être beaucoup plus poussés qu'on ne le prévoyait lors de l'établissement du budget de 1951. En revanche, les travaux sur le tronçon Bevaix—Boudry, prévus seulement pour 1952, ont déjà pu commencer en 1951; de plus, la continuation des travaux sur le tronçon Räterschen—Winterthour-Grüze a également exigé des montants plus élevés qu'il n'était prévu.

Electrification de lignes. Les dépenses sont conformes au budget.

Renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact. Le programme des renouvellements a pu être observé. Si les dépenses sont de 1,1 million de francs inférieures aux prévisions budgétaires, c'est que les prix n'ont pas augmenté dans la mesure prévue.

Nous donnons ci-après, selon la quantité et la valeur, un aperçu des renouvellements de voies et de branchements exécutés au cours de l'exercice :

	Compte de 1950		Budget de 1951		Compte de 1951	
	km de voies [1])	fr.	km de voies [1])	fr.	km de voies [1])	fr.
Renouvellements de voies						
par du matériel neuf	152,5	24 499 316	146,1	21 357 400	159,9	21 602 317
par du matériel usagé	39,0	3 293 843	59,4	5 391 600	63,1	4 419 039
Renouvellements de ballast et augmentation du nombre des traverses seuls	26,1	1 142 065	18,1	966 400	18,8	850 213
Renouvellements de branchements	unités		unités		unités	
par du matériel neuf	489	5 270 645	347	4 122 400	341	3 880 094
par du matériel usagé	225	1 546 149	232	1 582 200	216	1 574 044
		35 752 018		33 420 000		32 325 707

[1]) Km de renouvellement total (rails et traverses); les renouvellements de rails ou de traverses seuls sont comptés pour la moitié de la longueur.

Achat de mobilier, machines et ustensiles. Ce chapitre n'accuse qu'un dépassement de 0,4 million de francs, lequel est motivé par l'achat de machines et ustensiles modernes destinés à la rationalisation du travail dans les halles aux marchandises; ces dépenses sont à la charge de l'article « Réserve générale pour imprévu ».

Les dépenses totales pour l'acquisition de mobilier, machines et ustensiles se répartissent comme il suit:

	Articles de bureau	Machines et ustensiles
	fr.	fr.
Service de l'administration.	130 654	70 938
Service des travaux.	54 999	1 050 828
Service des gares et des trains.	372 498	1 736 193
Service de la traction	24 441	167 556
	582 592	3 025 515

Parmi les dépenses pour machines et ustensiles, mentionnons en particulier: l'acquisition de tracteurs pour le service des travaux (507 000 fr.); l'achat de chariots et d'élévateurs à commande électrique, ainsi que d'autres engins destinés au transbordement des marchandises (952 000 fr.); l'acquisition de tracteurs routiers pour le service des trucs transporteurs (315 000 fr.). Parmi les dépenses pour l'achat d'articles de bureau destinés au service des gares et des trains, 157 000 francs concernent l'acquisition de composteurs enregistreurs permettant de déterminer les recettes provenant des billets vendus par chacun des agents d'une recette aux voyageurs.

Véhicules. Dans l'ensemble, les dépenses restent dans les limites du budget. Les délais de livraison, de nouveau plus longs, ont occasionné des retards dans la livraison des commandes en cours. Afin d'en tenir compte, les commandes de voitures prévues en 1952 et 1953 ont été réunies et adjugées au début de 1952; les premiers acomptes figurent encore dans le compte de 1951.

Usines électriques. Les dépenses de ce chapitre sont inférieures de 1,4 million de francs aux prévisions budgétaires; la cause en est principalement le retard des travaux de construction des barrages à Vieux Emosson (usine de Barberine) et à Ritom, qui est dû en partie au mauvais temps et en partie à la nécessité d'éclaircir encore diverses questions techniques.

Ateliers. Les dépenses ont été inférieures de 0,9 million de francs aux prévisions budgétaires, ce qui s'explique, pour 0,5 million, par le retard apporté aux travaux d'extension des ateliers d'Yverdon.

Compte d'exploitation

Pour les années 1948—1951, le compte d'exploitation se présente comme il suit:

	Compte de 1948		Compte de 1949		Compte de 1950		Compte de 1951	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Produits	677 329 740	100	635 528 825	100	641 868 714	100	715 483 118	100
Charges	495 620 935	73,2	503 546 191	79,2	487 036 400	75,9	501 112 402	70,0
Excédent	181 708 805	26,8	131 982 634	20,8	154 832 314	24,1	214 370 716	30,0

Grâce à un trafic constamment très dense, les produits d'exploitation ont augmenté par rapport à l'année précédente d'environ 74 millions de francs, ou 11,5%. Le résultat maximum atteint jusqu'ici, en 1948, a encore été dépassé de 38 millions de francs, ou 5,6%. Les charges d'exploitation ne se sont pas accrues dans la même mesure; au regard de l'année précédente, elles ont augmenté de 14 millions de francs ou, 2,9%, tandis qu'elles sont inférieures de 2,4 millions de francs à celles de l'année 1949, où les produits avaient été les plus bas pour les quatre dernières années.

L'excédent d'exploitation qui, en 1946, avec 199 millions de francs, avait atteint le maximum réalisé jusqu'ici et, en 1949, avec ses 132 millions de francs, le montant le plus bas obtenu dès le début de la deuxième guerre mondiale, accuse en 1951 une amélioration de 33 millions de francs par rapport à 1948, de 82 millions par rapport à 1949 et de 60 millions de francs par rapport à 1950. L'importante amélioration constatée dans les produits d'exploitation et l'accroissement relativement minime — malgré le renchérissement — des charges d'exploitation, prouvent une fois de plus la capacité du chemin de fer, mais démontrent aussi à quel contrecoup financier il faudrait s'attendre en cas de fléchissement du volume du trafic.

Sous l'influence du recul du trafic au cours du premier semestre 1950, les produits d'exploitation ont été budgetés à 607 868 000 francs. Les produits de l'année 1951 dépassent ainsi de 107 millions de francs le chiffre du budget. Les charges d'exploitation sont supérieures de 22 millions de francs aux prévisions budgétaires (478 735 800 francs) et l'excédent d'exploitation, de 85 millions de francs.

Charges d'exploitation

En ce qui concerne les dépenses pour le personnel et les dépenses de choses, nous nous permettons de renvoyer aux commentaires contenus dans l'aperçu général.

Dans l'aperçu ci-après, les charges d'exploitation sont comparées à celles de l'année précédente et aux prévisions budgétaires.

	Compte de 1950		Budget de 1951		Compte de 1951	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Administration	*29 660 549*	*6,1*	*28 976 000*	*6,0*	*30 382 193*	*6,1*
Exploitation	*446 866 195*	*91,7*	*440 210 600*	*92,0*	*457 001 537*	*91,2*
Direction et charges générales . . .	15 937 262	3,3	14 939 600	3,1	17 635 605	3,5
Prestations d'exploitation	285 727 728	58,6	281 459 000	58,8	296 743 535	59,2
Entretien	145 201 205	29,8	143 812 000	30,1	142 622 397	28,5
Divers	*10 509 656*	*2,2*	*9 549 200*	*2,0*	*13 728 672*	*2,7*
	487 036 400	*100*	*478 735 800*	*100*	*501 112 402*	*100*

Les augmentations des charges d'exploitation sont à peu près celles des frais de personnel. Par rapport au budget, également l'augmentation provient principalement des frais de personnel et, ensuite, de la hausse des prix.

Les charges de *l'administration* comprennent les frais du Conseil d'administration, de la Direction, de toutes les divisions de la Direction générale, ainsi que des divisions administratives des arrondissements. L'accroissement des frais par rapport à l'année précédente est dû surtout aux frais de personnel et d'impression.

Les frais de *Direction et charges générales* se décomposent en:	Compte de 1950 fr.	Budget de 1951 fr.	Compte de 1951 fr.
Direction du service des travaux (Divisions des travaux des arrondissements, bureaux des ingénieurs de section, bureaux de construction)	6 239 178	6 367 300	6 365 793
Direction du service des gares et d'accompagnement des trains (Divisions de l'exploitation des arrondissements, service de répartition du matériel roulant, bureau de recherches)	4 060 259	4 069 600	4 322 558
Direction du service de la traction (Divisions de la traction des arrondissements)	878 402	894 400	907 965
Fermages et locations (pour des sections de lignes, véhicules, etc.)	2 249 794	1 694 100	3 121 412
Service assuré par des compagnies de chemins de fer étrangères ou d'autres tiers (communautés, service des trains et de traction)	2 509 629	1 914 200	2 917 877
	15 937 262	14 939 600	17 635 605

Les dépenses pour fermages et locations ont augmenté parce que, ensuite de l'échange très actif et continu de marchandises, nous avons utilisé un plus grand nombre de wagons étrangers. Le surcroît de frais occasionné par les prestations de chemins de fer étrangers et d'autres tiers résulte de l'accroissement du trafic et du coût plus élevé des prestations.

Les frais des *prestations d'exploitation* se répartissent comme il suit entre les diverses branches d'exploitation:

	Compte de 1950 fr.	Budget de 1951 fr.	Compte de 1951 fr.
Surveillance de la voie	8 711 993	8 727 900	9 267 839
Service des gares	156 999 093	154 145 900	165 149 485
Accompagnement des trains	35 954 353	35 557 300	37 016 098
Traction	83 452 174	82 678 100	84 734 382
Service des bateaux sur le lac de Constance	610 115	349 800	575 731
	285 727 728	281 459 000	296 743 535

Sauf les cas dont nous parlerons au chapitre suivant concernant les frais de traction, les frais de prestations d'exploitation ont augmenté parallèlement aux frais de personnel. Comme nous l'avons mentionné au chapitre consacré aux charges pour le personnel, ces frais découlent pour la plus grande partie de l'élévation de la moyenne des rétributions et pour une petite part seulement de l'adaptation de l'effectif au trafic.

Les frais de la traction se décomposent comme il suit:	Compte de 1950 fr.	Budget de 1951 fr.	Compte de 1951 fr.
Personnel des locomotives	39 365 518	39 287 900	40 983 238
Courant de traction	29 202 994	29 267 400	27 830 021
Carburants solides et liquides	7 125 780	6 480 000	7 904 604
Matières de graissage pour véhicules moteurs	371 308	382 000	455 692
Autres frais du service des locomotives	77 776	82 500	94 380
Service de dépôt	4 568 763	4 557 000	4 591 721
Service des visiteurs	2 740 035	2 621 300	2 874 726
	83 452 174	82 678 100	84 734 382

Bien que les parcours des véhicules moteurs électriques aient considérablement augmenté, les frais du courant de traction ont pu être réduits de 1,4 million de francs grâce à la production accrue de nos propres usines, et, conséquemment à un besoin moindre de courant étranger (conditions hydrographiques favorables au cours de l'exercice). En revanche, par suite de la hausse des prix et de l'utilisation plus intensive des locomotives à vapeur, les carburants solides et liquides accusent une augmentation de 0,8 million de francs par rapport à l'année précédente et de 1,4 million de francs au regard du budget.

Les parcours des véhicules moteurs ont été les suivants:

	Compte de 1950		Budget de 1951		Compte de 1951	
	km.	%	km.	%	km.	%
Véhicules moteurs électriques	67 415 919	90,1	66 000 000	90,4	70 272 787	90,0
Locomotives à vapeur et autres véhicules moteurs thermiques	4 857 321	6,5	4 700 000	6,4	5 149 356	6,6
Tracteurs	2 585 446	3,4	2 300 000	3,2	2 658 663	3,4
	74 858 686	100	73 000 000	100	78 080 806	100

Par suite de la très forte et constante densité du trafic des marchandises et des voyageurs, les parcours de véhicules moteurs ont, dans l'ensemble, encore augmenté de 3 222 120 km ou 4,3 %.

Les charges pour l'*entretien* renferment les frais pour l'entretien ordinaire des installations du chemin de fer, des véhicules et des installations du service des bateaux sur le lac de Constance, ainsi que les dépenses de construction non actives. Elles se répartissent comme il suit entre les divers groupes d'immobilisations.

	Compte de 1950	Budget de 1951	Compte de 1951
Immeubles et installations	fr.	fr.	fr.
entretien ordinaire	57 132 095	56 099 600	57 211 259
dépenses de construction non actives	24 677 000	23 730 000	24 226 985
	81 809 095	79 829 600	81 438 244
Véhicules			
entretien ordinaire	61 925 706	62 242 700	60 657 514
dépenses de construction non actives	1 182 985	1 490 000	208 962
	63 108 691	63 732 700	60 866 476
Installations et véhicules du service des bateaux sur le lac de Constance			
entretien	283 419	249 700	317 677
	145 201 205	143 812 000	142 622 397

Les frais d'entretien des immeubles et installations sont demeurés un peu au-dessous de ceux de 1950, tandis qu'ils dépassent de 1,6 million de francs les montants du budget par suite de l'augmentation des frais de personnel et des prix des matières.

C'est sur les voitures et wagons qu'on a surtout obtenu la diminution de frais enregistrée au chapitre de l'entretien ordinaire des véhicules. L'économie réalisée malgré l'augmentation des frais de personnel et des prix des matières a en premier lieu sa source dans le fait que les travaux d'amélioration entrepris ces dernières années pour l'entretien des voitures et wagons ont été moins nombreux. D'autre part, les avantages de ces améliorations techniques, ainsi que les perfectionnements apportés aux voitures, fourgons et wagons lors de leur construction ou de leur transformation, diminuent les frais d'entretien. Les dépenses de construction non actives ont reculé en raison du moins grand nombre de véhicules transformés en 1951.

Les charges du sous-titre « *Divers* » comprennent surtout les livraisons et prestations à la charge de tiers, ensuite les frais consécutifs à des événements ayant causé des dommages (incendies, déraillements, etc.) et les dommages-responsabilité civile, ainsi que les valeurs capitalisées des suppléments de rente et les contributions à la caisse-maladie du personnel CFF. L'augmentation de 3,2 millions de francs par rapport à l'année précédente et de 4,2 millions de francs au regard du budget concerne principalement les dégâts causés par les avalanches et les hautes eaux, les dommages-responsabilité civile, les contributions à la caisse-maladie du personnel CFF, la protection aérienne et les fournitures et prestations à la charge de tiers. Les comptes de l'exercice ne portent, des frais consécutifs aux dégâts causés par les avalanches et les hautes eaux, que ceux des premiers travaux de remise en état; pour les travaux importants encore à exécuter, nous avons opéré un versement extraordinaire à la provision pour couverture de gros dommages (voir explications du compte de profits et pertes).

Produits d'exploitation

Depuis l'année 1948, les *recettes de transport* ont évolué comme il suit:

	Compte de 1948		Compte de 1949		Compte de 1950		Compte de 1951	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Trafic des voyageurs . . .	276 623 663	44,6	278 250 472	47,8	263 788 911	44,7	274 354 045	41,8
Trafic des bagages et des colis express	20 319 030	3,3	19 458 705	3,3	19 830 860	3,4	21 143 502	3,2
Trafic postal	16 647 060	2,7	16 600 721	2,8	17 034 635	2,9	22 199 795	3,4
Trafic des animaux	6 424 748	1,0	6 290 198	1,1	5 851 983	1,0	5 382 806	0,8
Trafic des marchandises . .	299 640 731	48,4	261 847 581	45,0	283 188 248	48,0	334 158 272	50,8
	619 655 232	100	582 447 677	100	589 694 637	100	657 238 420	100

Le service des voyageurs, caractérisé jusqu'à fin 1950 par une forte tendance à la baisse, a depuis lors constamment augmenté mais n'atteint cependant pas les résultats des années 1948 et 1949. Le trafic des marchandises prit son essor vers la fin du 1er semestre de l'année 1950 déjà. L'accroissement du trafic est dû en première ligne aux importations, puis au trafic de transit nord-sud et vice versa, devenu toujours plus considérable. Mais le trafic intérieur lui aussi fut intense en ces temps de surexpansion économique. Les recettes du trafic postal ont augmenté de 5 millions de francs. C'est le montant consenti provisoirement à titre de compensation du renchérissement par le département fédéral des postes et chemins de fer. Les recettes du trafic des animaux n'ont pas cessé de reculer depuis 1947, où elles avaient atteint leur maximum: 7 043 660 francs.

Les *produits divers* se décomposent en:

	Compte de 1950	Budget de 1951	Compte de 1951
	fr.	fr.	fr.
Indemnités pour prestations d'exploitation à des chemins de fer étrangers et d'autres tiers	17 431 298	16 959 200	18 521 747
Recettes pour fermages et locations	20 300 301	19 457 900	21 896 649
Produits divers	14 442 478	13 450 900	17 826 302
	52 174 077	49 868 000	58 244 698

L'augmentation des indemnités pour prestations d'exploitation fournies à des chemins de fer étrangers et à d'autres tiers est due principalement à l'accroissement des prestations de trains et de traction pour d'autres chemins de fer et pour les ports du Rhin. C'est surtout aux exploitations affermées que nous devons l'accroissement des recettes de fermages et locations. L'exécution des travaux pour des tiers, le service du change et la vente d'énergie en excédent provenant de nos propres usines nous ont procuré d'importantes recettes supplémentaires. Voir l'article « Produits divers ».

Compte de profits et pertes

Comparé au compte de l'année précédente et au budget, l'exercice 1951 se présente comme il suit:

	Compte de 1950	Budget de 1951	Compte de 1951
	en millions de francs		
Excédent d'exploitation	154,8	129,1	214,4
Autres produits du compte de profits et pertes	22,4	21,1	22,6
	177,2	150,2	237,0
Charges du compte de profits et pertes	177,2	174,2	229,0
— *Solde passif* + *Solde actif*	—	— 24,0	+ 8,0

L'amélioration du résultat par rapport à l'année précédente et au budget se présente comme il suit:

	Différence par rapport au compte de 1950	Différence par rapport au budget de 1951
	en millions de francs	
Produits		
Augmentation des recettes de transport	+ 67,5	+ 99,2
Augmentation des divers produits d'exploitation	+ 6,1	+ 8,4
Augmentation des articles des produits du compte de profits et pertes	+ 0,3	+ 1,5
Total de l'augmentation des produits	+ 73,9	+ 109,1
Charges		
Augmentation des charges du compte d'exploitation	+ 14,1	+ 22,4
Augmentation des amortissements des immobilisations (Revision du règlement des amortissements)	+ 27,4	+ 27,0
Augmentation des amortissements d'approvisionnements	+ 2,8	+ 3,2
Augmentation de la quote-part pour la couverture de l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	+ 18,3	+ 20,0
Augmentation des autres articles des charges du compte de profits et pertes	+ 3,3	+ 4,5
Total de l'augmentation des charges	+ 65,9	+ 77,1
Amélioration	+ 8,0	+ 32,0

L'augmentation totale des charges, autant par rapport à l'année précédente que comparativement au budget, se trouve couverte rien que par l'accroissement des recettes de transport. Alors que, l'année précédente, l'amélioration était purement comptable, il s'agit, cette année, d'une réjouissante augmentation des produits, qui, après déduction de 20 millions de francs destinés à couvrir l'insuffisance d'amortissement, présentent encore un solde actif de 8 millions de francs.

Les articles suivants des charges et des produits du compte de profits et pertes donnent lieu aux observations ci-après:

Charges

L'article le plus important des charges, les *amortissements*, s'est modifié comme il suit par rapport au compte de l'année précédente et au budget:

	Compte de 1950 fr.	Budget de 1951 fr.	Compte de 1951 fr.
Amortissements des immobilisations:			
Amortissements des immeubles, installations et véhicules			
Amortissements ordinaires	74 424 082	75 915 000	102 856 811
Amortissements extraordinaires	1 000 000	—	—
Amortissement de soldes de valeurs comptables	1 059 432	1 000 000	885 980
	76 483 514	76 915 000	103 742 791
Amortissement des participations	—	—	170 960
	76 483 514	76 915 000	103 913 751
Amortissements des valeurs réalisables et disponibles:			
Amortissement d'approvisionnements de matériel	550 542	80 000	3 331 560
Amortissement de créances	22 039	20 000	7 893
	572 581	100 000	3 339 453
Amortissements des autres articles de l'actif:			
Amortissement de frais d'emprunts	661 000	661 000	661 000
Couverture de l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	1 669 401	—	20 000 000
	2 330 401	661 000	20 661 000
	79 386 496	77 676 000	127 914 204

Pour la première fois, les amortissements ordinaires des immobilisations sont calculés conformément au règlement des amortissements revisé en 1951; le Conseil fédéral a approuvé provisoirement les nouvelles dispositions pour les années 1951 à 1953. De l'augmentation des amortissements ordinaires de 28,4 millions de francs par rapport à l'exercice 1950, 26,6 millions de francs sont dus à la revision du règlement des amortissements et le reste, 1,8 million, à l'accroissement de la valeur des immobilisations par rapport à l'année précédente. Les nouveaux amortissements s'élèvent au total à 3,3% de la valeur des immobilisations soumises à des amortissements (toutes les installations sans les terrains); ils étaient de 2,5% l'année précédente.

Sur les approvisionnements de matériel, il a été opéré un amortissement de 3,3 millions de francs, ou 3,03% de 110,1 millions de francs.

Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 7 avril 1948, l'annuité destinée à combler progressivement l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure » a été fixée à 20 millions de francs.

Les *frais de capitaux* sont les suivants:

	Compte de 1950 fr.	Budget de 1951 fr.	Compte de 1951 fr.
Intérêts des engagements à longue échéance	47 219 522	46 200 000	46 362 025
Intérêts des engagements à courte échéance	3 125 296	5 035 000	2 923 232
	50 344 818	51 235 000	49 285 257
Frais de finance	252 623	330 000	353 181
	50 597 441	51 565 000	49 638 438

Par rapport à 1950, les frais de capitaux ont subi une réduction de 1 million de francs par suite de la diminution des engagements à longue échéance. Comme l'année précédente, le taux nominal moyen des intérêts des engagements à longue échéance a été de 3,16%.

Les *versements complémentaires à la Caisse de pensions et de secours* ont augmenté de 0,3 million de francs par rapport à l'année précédente. Jusqu'en 1949, conformément aux statuts de cette caisse du 19 mai 1942, une contribution annuelle constante de 22 millions de francs était versée en couverture des intérêts du déficit de la réserve mathématique; depuis 1950, en vertu des nouveaux statuts du 9 octobre 1950, seul le déficit effectif porte intérêt. Pour 1951, ce déficit est de 525 millions de francs [1]) et la contribution de 21 millions de francs. La différence entre l'intérêt effectif et l'intérêt de 4% garanti par les statuts sur les avoirs de la caisse gérés par les CFF a, en revanche, augmenté de 2,3 à 2,6 millions de francs.

Les *allocations de renchérissement aux pensionnaires* ont augmenté de 2 millions de francs par rapport à 1950 et de 4,1 millions de francs par rapport au budget. Par rapport à l'année précédente, les allocations de renchérissement payées en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 15 septembre 1950 aux agents pensionnés avant le 1er janvier 1949 ont diminué de 1 million de francs, mais, en revanche, les allocations de renchérissement versées aux agents pensionnés dès le 1er janvier 1949, conformément aux statuts de la CPS du 9 octobre 1950, ont augmenté de 0,4 million de francs. Toutefois, si les allocations de renchérissement ordinaires ont diminué de 0,6 million de francs, il y a pour 2,6 millions de francs d'allocations de renchérissement supplémentaires, conformément à la loi fédérale du 3 octobre 1951. L'arrêté fédéral du 15 septembre 1950 n'étant entré en vigueur qu'après l'expiration du droit de referendum, les allocations de renchérissement aux agents pensionnés avant le 1er janvier 1949 durent être budgétées encore une fois sur la base de l'arrêté fédéral du 17 juin 1948. Ce fait, ainsi que les allocations de renchérissement supplémentaires justifient l'accroissement des dépenses par rapport au budget.

En 1951, les avalanches et les inondations ont causé des dommages extraordinairement importants; après déduction des subventions, les travaux de remise en état grèveront encore nos prochains comptes, d'un montant approximatif de 2 millions de francs. Nous avons fait à la *réserve pour la couverture de gros dommages*, en raison de son affectation élargie depuis 1946 et en plus du montant ordinaire de 500 000 francs prévu par le règlement, un versement spécial de 2 millions de francs destiné à financer les importants travaux de restauration nécessités par ces dommages.

Du montant de 205 119 francs figurant dans les *autres charges*, sous « subventions », 167 119 francs représentent le déficit du service automobile de la vallée de la Surb, supporté par les CFF (depuis 1922, les CFF ont dû supporter 2,9 millions de francs de déficits). Des 1 132 194 francs de la rubrique « divers », 698 696 francs (en 1950, 1 080 945 francs) concernent la part CFF au déficit d'exploitation des ports du Rhin à Bâle. En outre, la *réserve*, en majeure partie utilisée, *pour la réorganisation de la comptabilité* a été augmentée de 250 000 francs en vue de nouvelles mesures de rationalisation dans ce domaine.

Produits

L'*excédent d'exploitation* a déjà été commenté au chapitre du compte d'exploitation.

Les *amortissements, intérêts et provisions internes* correspondent aux amortissements, intérêts et provisions que certains services (atelier, économat, usines électriques, service des bateaux sur le lac de Constance) ont compris dans le coût de leurs fournitures et prestations. Comme tous les amortissements, frais de capitaux et provisions figurent sans exception parmi les charges du compte de profits et pertes, il est indispensable de comprendre dans les produits les montants déjà portés dans les charges d'exploitation.

Le *produit des terrains et immeubles acquis en vue d'extension future*, le *produit des participations* et le *produit des valeurs réalisables et disponibles* ont peu changé par rapport à l'année précédente.

Les *autres produits* ont augmenté de 1,1 million de francs par rapport à l'année précédente; cet accroissement est dû à la vente de vieux matériel.

---

[1]) Rapport complémentaire du Conseil fédéral du 16 juin 1950 concernant l'approbation des statuts des deux caisses d'assurances du personnel de la Confédération.

Bilan

Les principaux articles du bilan sont les suivants:

Actif	1950 millions de francs	1951 millions de francs	*Passif*	1950 millions de francs	1951 millions de francs
Immobilisations	1796,8	1794,5	Capital propre	415,0	417,5
Valeurs réalisables et disponibles	184,3	193,7	Capital de tiers	1732,3	1696,1
Autres articles de l'actif	183,7	167,3	Provisions	3,0	3,2
			Autres articles du passif	14,5	30,7
			Solde actif	—	8,0
	2164,8	2155,5		2164,8	2155,5

Immobilisations

Les immobilisations se composent des immeubles, installations et véhicules, des ouvrages inachevés, des terrains et immeubles acquis en vue d'extension future, ainsi que des participations.

Par rapport à l'année précédente et à la situation après l'assainissement (31 décembre 1945), *la valeur au bilan* des immobilisations s'est modifiée comme il suit:

	1945 (Assainissement)	1950	1951	Différence par rapport à 1945	Différence par rapport à 1950
	— en millions de francs —				
Immeubles, installations et véhicules	1995,9	1694,1	1678,4	— 317,5	— 15,7
Ouvrages inachevés	48,4	73,4	86,4	+ 38,0	+ 13,0
Terrains et immeubles acquis en vue d'extension future	4,3	9,2	9,6	+ 5,3	+ 0,4
Participations	18,2	20,1	20,1	+ 1,9	—
Total des immobilisations	2066,8	1796,8	1794,5	— 272,3	— 2,3
plus: Insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisation « frais généraux » et « infrastructure » non encore comblée	—	158,4	138,4	+ 138,4	— 20,0
Total	2066,8	1955,2	1932,9	— 133,9	— 22,3
Différence en moins par rapport à la valeur déterminante inscrite au bilan d'assainissement, qui ne peut être dépassée sans qu'un arrêté fédéral l'autorise		111,6	133,9		

Immeubles, installations et véhicules. Les montants suivants figurent dans les comptes:

Chemin de fer	Valeur immobilisée A fin 1951	Valeur immobilisée Différence par rapport à 1950	Amortissements A fin 1951	Amortissements Différence par rapport à 1950	Valeur au bilan A fin 1951	Valeur au bilan Différence par rapport à 1950
Immeubles et installations	— en millions de francs —					
Frais généraux	194,3	— *0,8*	117,6	+ *2,6*	76,7	— *3,4*
Terrains et droits	200,3	— *0,6*	—	—	200,3	— *0,6*
Infrastructure	754,7	+ *3,4*	267,8	+ *8,3*	486,9	— *4,9*
Superstructure	366,1	+ *16,2*	321,5	+ *15,0*	44,6	+ *1,2*
Bâtiments et installations fixes	276,9	+ *5,4*	114,6	+ *5,4*	162,3	—
Installations de la ligne de contact	154,4	+ *2,5*	77,0	+ *3,7*	77,4	— *1,2*
Télécommunications et installations de sécurité	197,5	+ *4,9*	104,0	+ *7,4*	93,5	— *2,5*
Mobilier et ustensiles	47,6	+ *1,7*	28,8	+ *2,2*	18,8	— *0,5*
	2191,8	+ *32,7*	1031,3	+ *44,6*	1160,5	— *11,9*

	Valeur immobilisée		Amortissements		Valeur au bilan	
	A fin 1951	Différence par rapport à 1950	A fin 1951	Différence par rapport à 1950	A fin 1951	Différence par rapport à 1950
Véhicules	— en millions de francs —					
Véhicules moteurs	394,4	+ *9,8*	272,0	+ *22,4*	122,4	— *12,6*
Voitures et fourgons	293,4	+ *31,5*	151,9	+ *14,1*	141,5	+ *17,4*
Wagons et wagons de service	188,1	+ *0,8*	101,6	+ *6,8*	86,5	— *6,0*
	875,9	+ *42,1*	525,5	+ *43,3*	350,4	— *1,2*
Chemin de fer, total	3067,7	+ *74,8*	1556,8	+ *87,9*	1510,9	— *13,1*
Usines électriques	253,3	+ *3,1*	103,7	+ *5,5*	149,6	— *2,4*
Ateliers	41,1	+ *0,8*	23,6	+ *1,0*	17,5	— *0,2*
Service des bateaux sur le lac de Constance	3,4	—	3,0	—	0,4	—
Total des immeubles, installations et véhicules	3365,5	+ *78,7*	1687,1	+ *94,4*	1678,4	— *15,7*

En 1951, les augmentations des immobilisations sont restées de 15,7 millions de francs inférieures aux amortissements. Depuis l'assainissement, les amortissements ont ainsi dépassé de 179,1 millions au total les augmentations des immobilisations, ce qui ne veut cependant pas dire que les amortissements ordinaires sur les immobilisations soient exagérés. S'il en est ainsi, c'est d'abord qu'il a été possible, ces dernières années, de combler partiellement l'insuffisance d'amortissement des groupes « frais généraux » et « infrastructure »; mais la cause principale en est que les renouvellements ont subi une forte réduction due à la guerre et que nous nous sommes imposés une certaine retenue en période de suractivité économique.

La valeur des *ouvrages inachevés* a augmenté de 13 millions de francs par rapport à l'année précédente.

La valeur des *terrains et immeubles acquis en vue d'extension future*, ainsi que le montant des *participations*, sont restés plus ou moins inchangés. Les participations se répartissent comme il suit:

	fr.
Usines électriques	19 600 000
Chemins de fer privés	209 275
Divers	300 008
	20 109 283

Valeurs réalisables et disponibles

La valeur des *approvisionnements de matériel* comprend:

	Etat au 31. 12. 50 fr.	Etat au 31. 12. 51 fr.
Matériel pour l'entretien et le renouvellement des immeubles et installations		
Voie de fer	49 783 342	39 711 356
Signaux et appareils de protection	4 916 761	4 591 717
Installations électriques	11 230 057	11 159 867
Matériel de construction divers	2 632 128	3 281 537
Matériel pour l'entretien et la construction de véhicules	26 926 520	28 158 490
Matériel divers		
Combustible	7 833 348	10 824 199
Uniformes	5 049 809	5 755 959
Objets d'inventaire	993 821	1 096 010
Matières d'éclairage, de nettoyage, de graissage, etc.	1 230 814	1 992 457
Divers	189 661	195 004
	110 786 261	106 766 596

Les approvisionnements de matériel évalués selon l'art. 666 du code des obligations ont nécessité une réduction de la valeur comptable de 0,9 million de francs. Un montant supplémentaire de 2,4 millions de francs a été, en outre, amorti en raison du niveau élevé des prix des rails. Les approvisionnements de matériel

de voie ont fortement diminué par rapport à l'année précédente, ce qui se manifeste dans le bilan par une diminution de 10 millions de francs, malgré des prix d'achat beaucoup plus élevés en 1951. Cette diminution quantitative est due au fait que, pendant la première moitié de l'année 1950, de grandes quantités ont été achetées à des conditions très favorables et que les réserves, à fin 1950, suffisaient pour environ une année et demie. En revanche, les réserves au 31 décembre 1951 suffisaient à peine pour une année encore; nous nous sommes en effet montrés fort réservés dans l'achat du matériel de voie en 1951, à cause des prix surélevés. La valeur des approvisionnements en combustible s'est accrue de 3 millions de francs en raison de l'augmentation des prix et des stocks.

L'état des *titres en portefeuille* a diminué de 0,1 million de francs par rapport à l'année précédente; il se compose des montants suivants:

	fr.
Obligations et créances diverses	708 396
Prêts hypothécaires	671 349
Actions	57 536
	1 437 281

Les principaux montants des *débiteurs* qui, par rapport à l'année précédente, ont augmenté de 12,7 millions de francs, sont

	fr.
Créances courantes envers les débiteurs	37 375 987
Compagnies de chemins de fer étrangères	12 408 775
Divers	5 188 597
	54 973 359

Les *actifs transitoires* se composent des montants suivants:

	fr.
Avances aux gares pour le paiement de pensions et d'allocations de renchérissement	6 238 271
Primes anticipées à la CNAL	5 965 085
Divers	31 468
	12 234 824

Autres articles de l'actif

Les *comptes d'ordre* sont de 4,3 millions de francs plus élevés qu'en 1950; ce sont:

	fr.
Contrôle du trafic	19 101 550
Travaux non achevés	1 178 910
Divers	909 671
	21 190 131

Les *frais d'émission et de conversion des emprunts* ont diminué de 661 000 francs, ce qui représente l'amortissement de l'année.

L'*insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »* se trouve réduite de l'annuité de 20 millions de francs portée au débit du compte de profits et pertes.

Capital propre

Le *capital de dotation* de la Confédération est resté inchangé à 400 millions de francs.

La *réserve pour la couverture de gros dommages* s'est accrue d'un montant de 2 524 084 fr. 65, savoir un versement ordinaire de 500 000 francs, un versement extraordinaire de 2 000 000 de francs au débit du compte de profits et pertes et 24 084 fr. 65 au débit des ports du Rhin à Bâle. Le versement extraordinaire doit couvrir les gros dommages causés en 1951 par les avalanches et les inondations auxquels il n'a plus été possible de remédier durant l'exercice.

Capital de tiers

Les *engagements à longue échéance* sont de 36,9 millions de francs moins élevés qu'en 1950. Ils comprennent à la fin de l'année les emprunts suivants:

		Remboursement	fr.
4%	Central-Suisse 1880	1883—1957	4 072 000
28/11%	Franco-Suisse 1868	1869—1958	3 659 150
3%	Jougne-Eclépens 1869	1869—1968	3 400 000
3%	Rente des chemins de fer 1890	— [1])	69 333 000
3%	CFF 1903, différé	1913—1962 [2])	60 212 000
3½%	» 1932	1938—1962	88 095 000
3½%	» 1935	1936—1960	58 473 000
3%	» 1938	1949—1973 [2])	335 156 000
2½%	» 1939, rescriptions	renouvelable jusqu'en 1963	25 000 000
2%	» 1939 »		20 000 000
3¼%	» 1946, Confédération suisse	1966	450 000 000
3¼%	» 1947, » »	1977	100 000 000
3%	» 1949, » »	1974	150 000 000
3½%	Bons de dépôts des CFF en faveur de la CPS	en tout temps	90 000 000
			1 457 400 150

Les *engagements à courte échéance* ont augmenté de 0,8 million de francs par rapport à l'année précédente. L'article le plus important, les *créanciers divers*, se compose des montants suivants:

	fr.
Factures courantes des fournisseurs	58 522 336
Compagnies de chemin de fer étrangères	17 841 150
Divers	59 002 662
	135 366 148

Provisions et autres articles du passif

Par le débit du compte de profits et pertes, nous avons procédé à un versement supplémentaire de 250 000 francs en vue de financer de nouvelles mesures de rationalisation dans le cadre de la réorganisation de la comptabilité.

A la fin de l'année, les provisions sont les suivantes:

	fr.
Provision pour l'aménagement d'un musée des transports	300 000
Provision pour la réorganisation de la comptabilité	416 657
Provision pour créances étrangères en souffrance	2 500 000
	3 216 657

Les *autres articles du passif* ne donnent lieu a aucune observation spéciale. L'article principal concerne les comptes d'ordre du contrôle du trafic (17,5 millions de francs).

[1]) L'emprunt peut être dénoncé en tout temps moyennant un préavis de 12 mois

[2]) Peut être dénoncé prématurément

Remarques finales et propositions

Le compte de profits et pertes de l'exercice 1951 se solde par un bénéfice de 8 millions de francs. Contrairement à l'année précédente, les comptes de 1951 comprennent des amortissements suffisants sur les immobilisations, conformément au règlement revisé des amortissements, ainsi que l'annuité intégrale de 20 millions de francs affectée à la diminution de l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure ». En outre, une réserve de 2 millions de francs a été affectée à la couverture des dommages causés par les avalanches et les inondations de l'année 1951. Si, malgré les résultats d'exploitation favorables, le bénéfice net n'est pas plus élevé, c'est que le compte de profits et pertes est toujours grevé de charges considérables qui ne concernent pas l'exercice ou qui même sont étrangères à l'exploitation.

Pour être constamment prêts à faire face aux exigences de l'exploitation et de la défense nationale, les Chemins de fer fédéraux se voient contraints de posséder en tout temps des approvisionnements de matériel suffisants, même aux époques où le renchérissement sévit le plus fortement. Etant donné le grand risque inhérent à une telle affectation — plus de 100 millions de francs —, il eût été prudent, si l'on voulait s'en tenir aux règles qui devraient présider à l'établissement d'un bilan, de prévoir une provision de 10 millions de francs. De cette façon, en réalisant un équilibre entre les bonnes et les mauvaises années, nous nous serions réservé la possibilité de procéder ultérieurement à des amortissements devenus nécessaires. Mais, comme nous avions absorbé les réserves pour couvrir le déficit de l'exercice 1949, nous avons jugé préférable de reconstituer d'abord la réserve légale. C'est pourquoi nous n'avons amorti les stocks de matériel que dans la mesure où nous y étions contraints pour assurer pleinement la réserve de 8 millions de francs qui nous est imposée par l'art. 16 al. 1, lettre *a*, de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux du 23 juin 1944.

Nous appuyant sur le rapport de gestion et les comptes, nous avons l'honneur de vous faire les *propositions* suivantes:

1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1951 sont approuvés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1951 est approuvée.
3. Le solde actif de l'année 1951 de 8 millions de francs est versé à la réserve destinée à couvrir les déficits à venir (art. 16, al. 1, lettre *a* de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux du 23 juin 1944).

Berne, le 8 avril 1952

Pour la Direction générale
des Chemins de fer fédéraux suisses

Le président,

Gschwind

Tableaux

Compte de construction

Compte d'exploitation

Compte de profits et pertes

Bilan

Détail de l'article du bilan « Immeubles, installations et véhicules »

Clôture du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes 1903—1951

Recettes de transport 1903—1951

Compte de construction

	fr.
Dépenses de construction	
pour:	
Immobilisations du chemin de fer	**122 056 969.45**
Immeubles et installations	*73 774 294.50*
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	17 902 902.05
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	4 621 520.01
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	12 496 147.91
Electrification de lignes	2 526 178.21
Renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact	
Renouvellements de voies et de branchements	32 325 707.20
Renouvellements d'installations de la ligne de contact	293 732.05
Achat de mobilier, machines et ustensiles	3 608 107.07
Véhicules	*48 282 674.95*
Véhicules moteurs	10 042 407.70
Voitures et fourgons	37 095 678.50
Wagons et wagons de service	1 144 588.75
Bateaux	—
Immobilisations des usines électriques	**5 457 688.67**
Usines électriques	4 504 289.52
Lignes de transport	33 740.05
Sous-stations	919 659.10
Immobilisations des ateliers	**2 626 665.90**
	130 141 324.02

pour l'année 1951

	fr.
Comptabilisation des dépenses de construction	
à la charge de:	
Compte des immobilisations (Dépenses de construction actives)	**104 713 705.94**
Chemin de fer	*97 601 969.91*
Immeubles et installations	49 528 256.66
Véhicules	48 073 713.25
Usines électriques	*4 873 275.63*
Ateliers	*2 219 408.05*
Service des bateaux sur le lac de Constance	*19 052.35*
Compte d'exploitation (Dépenses de construction non actives)	**25 427 618.08**
Chemin de fer	*24 435 947.19*
Immeubles et installations	24 226 985.49
Véhicules	208 961.70
Usines électriques	*584 413.04*
Ateliers	*407 257.85*
	130 141 324.02

Compte d'exploitation

	fr.
Charges	
Administration	**30 382 193.01**
Exploitation	**457 001 536.96**
Direction et charges générales	*17 635 605.02*
Prestations d'exploitation	*296 743 535.06*
Surveillance de la voie	9 267 839.29
Service des gares	165 149 485.32
Accompagnement des trains	37 016 098.07
Traction	84 734 381.58
Service des bateaux sur le lac de Constance	575 730.80
Entretien	*142 622 396.88*
Immeubles et installations	81 438 244.12
Véhicules	60 866 475.91
Installations et véhicules du service des bateaux sur le lac de Constance	317 676.85
Divers	**13 728 672.01**
Total des charges	**501 112 401.98**
Excédent d'exploitation	**214 370 716.06**
	715 483 118.04

pour l'année 1951

	fr.
Produits	
Recettes de transport	**657 238 420.35**
Transport des voyageurs	*274 354 044.81*
Transport des bagages et envois express	*21 143 502.10*
Transports postaux	*22 199 794.90*
Transport des animaux	*5 382 806.22*
Transport des marchandises	*334 158 272.32*
Produits divers	**58 244 697.69**
Total des produits	**715 483 118.04**

Compte de profits et pertes

Charges

	fr.	fr.
Amortissements		
des immobilisations	103 913 750.71	
des valeurs réalisables et disponibles	3 339 453.55	
des frais d'emprunts	661 000.—	
couverture de l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations «frais généraux» et «infrastructure»	20 000 000.—	127 914 204.26
Frais de capitaux		
intérêts des engagements à longue échéance	46 362 024.90	
intérêts des engagements à courte échéance	2 923 231.81	
frais de finance	353 181.62	49 638 438.33
Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours		23 602 653.10
Allocations de renchérissement aux pensionnaires		24 032 440.65
Réserve pour la couverture de gros dommages		2 500 000.—
Autres charges		
Subventions	205 118.89	
Divers	1 132 194.12	1 337 313.01
Total des charges		229 025 049.35
Solde actif		8 000 000.—
		237 025 049.35

pour l'année 1951

	fr.
Produits	
Excédent d'exploitation	214 370 716.06
Amortissements, intérêts et provisions internes [1])	18 992 180.10
Produit de terrains et d'immeubles achetés en vue d'extension future	552 382.33
Produit des participations	783 216.60
Produit des valeurs réalisables et disponibles	369 829.81
Autres produits	1 956 724.45
Total des produits	237 025 049.35

[1]) Voir page 38

Bilan au

	fr.
Actif	
Immobilisations	**1 794 537 999.38**
Immeubles, installations et véhicules [1])	1 678 400 187.31
Ouvrages inachevés	86 373 230.48
Terrains et immeubles acquis en vue d'extension future	9 655 298.84
Participations	20 109 282.75
Valeurs réalisables et disponibles	**193 727 137.52**
Approvisionnements de matériel	106 766 596.20
Titres en portefeuille	1 437 280.60
Débiteurs	54 973 359.41
Caisse, compte de chèques postaux, banques	18 315 077.81
Actifs transitoires	12 234 823.50
Autres articles de l'actif	**167 278 948.72**
Comptes d'ordre	21 190 130.57
Frais d'émission et de conversion des emprunts	7 758 218.80
Insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure »	138 330 599.35
	2 155 544 085.62

[1]) voir page 54

31 décembre 1951

	fr.
Passif	
Capital propre	**417 560 214.07**
Capital de dotation	400 000 000.—
Réserve légale	—
Réserve pour la couverture de gros dommages	17 560 214.07
Capital de tiers	**1 696 081 125.66**
Engagements à longue échéance	*1 457 400 150.—*
Emprunts consolidés	667 400 150.—
Prêts du Département fédéral des finances	700 000 000.—
Bons de dépôt en faveur de la Caisse de pensions et de secours des CFF	90 000 000.—
Engagements à courte échéance	*238 680 975.66*
Créance du Département fédéral des finances, compte courant	25 454 969.24
Créance des caisses de secours des CFF	42 526 215.28
Titres et coupons échus	3 934 255.85
Prorata d'intérêts non échus	7 842 073.35
Obligations dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente en cours	13 193 553.80
Dépôts en espèces, retenues de garantie d'entrepreneurs, etc.	7 263 312.45
Créanciers divers	135 366 148.14
Banques	2 668 203.60
Passifs transitoires	432 243.95
Provisions	**3 216 657.40**
Autres articles du passif	**30 686 088.49**
Comptes d'ordre	30 686 088.49
Solde actif du compte de profits et pertes	**8 000 000.—**
	2 155 544 085.62

Détail de l'article du bilan « Immeubles, installations et véhicules »

Groupe d'immobilisations 1	Valeur immobilisée 2	Amortissements 3	Valeur au bilan 4	
	fr.	fr.	fr.	en % de la col. 2
Chemin de fer	**3 067 694 523.10**	**1 556 753 019.69**	**1 510 941 503.41**	**49**
Immeubles et installations	*2 191 774 622.99*	*1 031 259 007.74*	*1 160 515 615.25*	*53*
Frais généraux (projets et direction des travaux, intérêts de construction)	194 290 845.83	117 574 023.—	76 716 822.83	39
Terrains et droits	200 331 045.81	—	200 331 045.81	100
Infrastructure	754 683 389.16	267 832 450.15	486 850 939.01	65
Voie de fer	366 045 264.67	321 464 921.10	44 580 343.57	12
Bâtiments et installations fixes	276 912 053.38	114 590 130.—	162 321 923.38	59
Installations de la ligne de contact	154 407 499.46	76 994 445.—	77 413 054.46	50
Télécommunications et installations de sécurité	197 524 435.93	104 016 143.—	93 508 292.93	47
Mobilier et ustensiles	47 580 088.75	28 786 895.49	18 793 193.26	39
Véhicules	*875 919 900.11*	*525 494 011.95*	*350 425 888.16*	*40*
Véhicules moteurs	394 398 081.52	272 016 640.—	122 381 441.52	31
Voitures et fourgons	293 404 412.75	151 882 747.30	141 521 665.45	48
Wagons et wagons de service	188 117 405.84	101 594 624.65	86 522 781.19	46
Usines électriques	**253 282 667.19**	**103 669 742.12**	**149 612 925.07**	**59**
Usines	161 084 591.40	61 180 862.95	99 903 728.45	62
Lignes de transport	44 140 959.61	20 135 361.87	24 005 597.74	54
Sous-stations	48 057 116.18	22 353 517.30	25 703 598.88	53
Ateliers	**41 177 749.73**	**23 668 545.55**	**17 509 204.18**	**43**
Service des bateaux sur le lac de Constance	**3 365 430.87**	**3 028 876.22**	**336 554.65**	**10**
Installations et machines	966 079.49	909 757.89	56 321.60	6
Bateaux	2 399 351.38	2 119 118.33	280 233.05	12
	3 365 520 370.89	**1 687 120 183.58**	**1 678 400 187.31**	**50**

Clôtures du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes 1903—1951

Année	Compte d'exploitation			Compte de profits et pertes				Année
	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Excédent des recettes d'exploitation	Recettes	Dépenses	Solde actif	Solde passif	
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
1903	111 162 317	72 843 405	38 318 912	52 733 897	52 818 046	—	84 149	1903
1904	114 631 785	77 587 053	37 044 732	53 163 791	53 606 926	—	443 135	1904
1905	120 677 369	80 156 945	40 520 424	55 484 628	54 893 629	590 999	—	1905
1906	132 837 573	87 407 906	45 429 667	58 212 022	53 435 232	4 776 790	—	1906
1907	142 934 991	96 450 388	46 484 603	57 615 928	55 680 543	1 935 385	—	1907
1908	142 129 314	100 958 946	41 170 368	52 668 511	55 952 398	—	3 283 887	1908
1909	165 540 622	111 550 171	53 990 451	64 662 073	71 292 372	—	6 630 299	1909
1910	187 604 055	117 130 672	70 473 383	83 078 335	75 129 577	7 948 758	—	1910
1911	196 511 857	124 647 775	71 864 082	85 195 477	78 084 593	7 110 884	—	1911
1912	206 056 419	136 883 959	69 172 460	84 342 944	75 116 349	9 226 595	—	1912
1913	212 721 315	142 405 716	70 315 599	85 800 944	84 187 587	1 613 357	—	1913
1914	183 538 680	135 194 538	48 344 142	60 873 607	78 108 858	—	17 235 251	1914
1915	176 271 286	125 529 063	50 742 223	62 260 685	78 890 805	—	16 630 120	1915
1916	192 597 561	138 762 930	53 834 631	66 614 352	85 321 179	—	18 706 827	1916
1917	201 441 792	158 907 063	42 534 729	53 460 460	82 698 855	—	29 238 395	1917
1918	239 288 579	217 714 510	21 574 069	33 610 554	88 459 481	—	54 848 927	1918
1919	341 746 756	290 892 080	50 854 676	65 573 214	96 417 278	—	30 844 064	1919
1920	394 030 776	358 327 883	35 702 893	63 737 612	95 438 926	—	31 701 314	1920
1921	353 972 187	341 918 002	12 054 185	34 339 857	106 845 698	—	72 505 841	1921
1922	344 215 450	313 712 867	30 502 583	75 955 833	121 469 512	—	45 513 679	1922
1923	367 694 186	260 246 837	107 447 349	124 186 520	120 495 532	3 690 988	—	1923
1924	404 510 301	272 031 489	132 478 812	148 793 341	133 639 807	15 153 534	—	1924
1925	385 942 258	276 071 357	109 870 901	137 803 196	136 318 255	1 484 941	—	1925
1926	376 079 223	266 152 873	109 926 350	128 950 489	138 529 830	—	9 579 341	1926
1927	395 525 415	267 050 533	128 474 882	150 138 417	146 987 261	3 151 156	—	1927
1928	420 167 809	268 560 075	151 607 734	173 256 621	166 160 338	7 096 283	—	1928
1929	431 357 872	280 382 031	150 975 841	208 612 358	193 578 194	15 034 164	—	1929
1930	420 546 375	291 419 950	129 126 425	154 831 536	153 236 698	1 594 838	—	1930
1931	389 449 904[1])	283 282 101	106 167 803	139 314 407	149 388 067	—	10 073 660	1931
1932	342 953 326[2])	273 301 767	69 651 559	108 770 302	158 593 506	—	49 823 204	1932
1933	336 615 946	259 924 815	76 691 131	105 055 217	153 873 822	—	48 818 605	1933
1934	333 586 857	247 572 243	86 014 614	114 506 954	157 476 061	—	42 969 107	1934
1935	314 775 834	240 337 181	74 438 653	100 925 775	159 648 635	—	58 722 860	1935
1936	291 366 033	224 727 854	66 638 179	95 348 108	163 028 483	—	67 680 375	1936
1937	338 312 023	224 628 513	113 683 510	141 765 903	156 322 681	—	14 556 778	1937
1938	323 141 000	229 484 644	93 656 356	121 119 786	156 357 837	—	35 238 051	1938
1939	361 168 840[3])	223 895 145	137 273 695	165 504 070	158 025 918	7 478 152	—	1939
1940	397 795 443	238 767 329	159 028 114	191 321 928	177 916 995	13 404 933	—	1940
1941	454 993 471	260 611 890	194 381 581	232 628 709	214 162 905	18 465 804	—	1941
1942	468 327 091	288 397 820	179 929 271	224 067 725	221 568 135	2 499 590	—	1942
1943	479 202 331	315 573 659	163 628 672	194 691 084	194 299 677	391 407	—	1943
1944	504 677 007	345 239 218	159 437 789	223 126 120	223 102 702	23 418	—	1944
1945	511 591 028	365 157 930	146 433 098	160 881 542	186 477 669	—	25 596 127	1945
1946	586 510 263	387 415 430[4])	199 094 833	227 043 396	201 678 216	25 365 180[5])	—	1946
1947	634 787 142	437 222 967	197 564 175	219 927 267	194 518 954	25 408 313	—	1947
	Produits d'exploitation	Charges d'exploitation	Excédent d'exploitation	Produits	Charges	Solde actif	Solde passif	
1948[6])	677 329 740	495 620 935	181 708 805	205 349 535	190 338 723	15 010 812	—	1948[6])
1949	635 528 825	503 546 191	131 982 634	160 775 256	200 542 000	—	39 766 744	1949
1950	641 868 714	487 036 400	154 832 314	177 210 906	177 210 906	— [7])	—	1950
1951	715 483 118	501 112 402	214 370 716	237 025 049	229 025 049	8 000 000	—	1951

[1]) à partir de 1931, sans le produit brut des usines électriques.
[2]) à partir de 1932, sans le produit brut des ateliers.
[3]) à partir de 1939, sans le produit brut de l'économat.
[4]) Sans les frais pour le remplacement d'immeubles et d'installations qui figurent dans le compte de construction à partir du 1er janvier 1946.
[5]) Montant porté à 25 365 180 fr. par l'arrêté du Conseil fédéral du 12 juin 1947 sur l'approbation des comptes et du rapport de gestion des CFF pour l'année 1946. Il s'agit du premier arrêté après l'assainissement; les résultats des années antérieures ne peuvent être comparés avec ceux des années suivantes, parce que le compte de profits et pertes avait été débité d'une manière insuffisante au chapitre des charges.
[6]) A partir du 1er janvier 1948, un nouveau système comptable a été introduit; dès cette date, les résultats ne sont pas comparables à ceux des années antérieures.
[7]) L'excédent des produits de fr. 1 669 400,65 a été porté, selon décision du Département des postes et chemins de fer, au compte de profits et pertes pour amortir l'insuffisance d'amortissement.

Recettes de transport 1903—1951

Année	Transport des voyageurs		Transport des bagages, animaux et marchandises		Transports postaux		Total	Année
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	fr.	
1903	43 909 319	41,40	61 226 977	57,73	917 046	0,87	106 053 342	1903
1904	45 427 823	41,61	62 716 318	57,45	1 021 227	0,94	109 165 368	1904
1905	48 154 781	41,89	65 744 469	57,19	1 063 915	0,92	114 963 165	1905
1906	53 516 096	42,17	72 235 881	56,91	1 169 517	0,92	126 921 494	1906
1907	56 283 797	41,18	79 156 691	57,92	1 233 355	0,90	136 673 843	1907
1908	58 046 388	42,78	76 377 584	56,28	1 279 025	0,94	135 702 997	1908
1909	66 457 152	41,86	90 652 214	57,11	1 635 818	1,03	158 745 184	1909
1910	75 598 155	42,03	102 378 861	56,92	1 884 736	1,05	179 861 752	1910
1911	77 855 305	41,31	108 602 135	57,62	2 011 177	1,07	188 468 617	1911
1912	79 741 480	40,33	115 789 503	58,57	2 166 191	1,10	197 697 174	1912
1913	84 589 152	41,51	116 985 400	57,40	2 214 711	1,09	203 789 263	1913
1914	72 133 759	41,18	101 200 404	57,77	1 833 897	1,05	175 168 060	1914
1915	56 116 761	33,59	109 206 815	65,38	1 721 506	1,03	167 045 082	1915
1916	63 028 485	34,80	116 704 138	64,43	1 396 750	0,77	181 129 373	1916
1917	69 688 729	37,01	116 800 929	62,02	1 822 648	0,97	188 312 306	1917
1918	74 016 223	32,83	149 075 283	66,13	2 333 247	1,04	225 424 753	1918
1919	99 726 666	30,31	226 441 552	68,82	2 881 095	0,87	329 049 313	1919
1920	123 252 769	32,34	254 723 277	66,84	3 131 359	0,82	381 107 405	1920
1921	124 806 120	37,60	201 929 111	60,83	5 210 683	1,57	331 945 914	1921
1922	121 130 924	37,23	199 117 541	61,20	5 114 351	1,57	325 362 816	1922
1923	127 163 161	36,52	214 472 581	61,60	6 530 811	1,88	348 166 553	1923
1924	132 450 507	34,74	242 197 584	63,54	6 543 692	1,72	381 191 783	1924
1925	139 564 246	38,56	215 545 496	59,56	6 794 880	1,88	361 904 622	1925
1926	137 397 163	38,98	207 954 938	59,00	7 103 473	2,02	352 455 574	1926
1927	142 821 280	38,60	219 471 693	59,32	7 704 755	2,08	369 997 728	1927
1928	151 367 138	38,65	231 603 831	59,13	8 692 994	2,22	391 663 963	1928
1929	156 241 518	38,87	236 592 537	58,86	9 111 198	2,27	401 945 253	1929
1930	159 120 836	40,68	222 976 383	57,00	9 080 093	2,32	391 177 312	1930
1931	150 722 568	40,36	213 919 834	57,28	8 808 353	2,36	373 450 755	1931
1932	136 755 361	41,35	185 984 621	56,23	8 014 890	2,42	330 754 872	1932
1933	135 213 517	41,71	181 132 330	55,88	7 824 175	2,41	324 170 022	1933
1934	133 214 665	41,47	180 445 260	56,17	7 596 525	2,36	321 256 450	1934
1935	126 344 291	41,69	169 504 256	55,94	7 192 081	2,37	303 040 628	1935
1936	120 168 760	43,02	152 268 879	54,51	6 883 781	2,47	279 321 420	1936
1937	133 034 132	41,11	180 915 622	55,91	9 645 080	2,98	323 594 834	1937
1938	131 906 116	42,88	165 849 289	53,91	9 867 589	3,21	307 622 994	1938
1939	133 639 884	38,42	204 600 573	58,83	9 566 861	2,75	347 807 318	1939
1940	136 217 605	35,47	238 444 624	62,09	9 382 241	2,44	384 044 470	1940
1941	161 620 250	36,73	268 257 812	60,96	10 162 903	2,31	440 040 965	1941
1942	176 811 536	39,09	264 657 609	58,50	10 900 906	2,41	452 370 051	1942
1943	193 685 406	41,92	256 485 920	55,52	11 834 428	2,56	462 005 754	1943
1944	222 580 181	45,84	249 906 471	51,47	13 050 370	2,69	485 537 022	1944
1945	254 254 183	51,58	224 048 880	45,45	14 666 461	2,97	492 969 524	1945
1946	258 239 672	45,80	290 276 592	51,48	15 314 482	2,72	563 830 746	1946
1947	269 966 812	44,14	325 410 151	53,21	16 211 791	2,65	611 588 754	1947
1948	276 623 663	44,64	326 384 509	52,67	16 647 060	2,69	619 655 232	1948
1949	278 250 472	47,77	287 596 484	49,38	16 600 721	2,85	582 447 677	1949
1950	263 788 911	44,73	308 871 091	52,38	17 034 635	2,89	589 694 637	1950
1951	274 354 045	41,74	360 684 580	54,88	22 199 795	3,38	657 238 420	1951